ANNO XXXIX - N. 3 COPIE 185.000 MARZO 1933 - ANNO XI

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

L'Odol si distingue in modo speciale da tutti gli altri dentifrici, per la sua meravigliosa proprietà di depositare sulle mucose della cavità boccale uno strato microscopicamente sottile, ma in pari tempo denso ed antisettico, che agisce ancora per delle ore, dopo aver sciacquata la bocca. Ed è appunto quest'azione prolungata, non posseduta da nessun altro preparato, che dà la certezza a chi si serve giornalmente dell'Odol, che la sua bocca è sicuramente difesa contro l'azione dei parassiti della putrefazione, e delle sostanze fermentative, che distruggono i denti.

Ecco l'Opuscolo "1"

(È dato gratis a semplice richiesta)

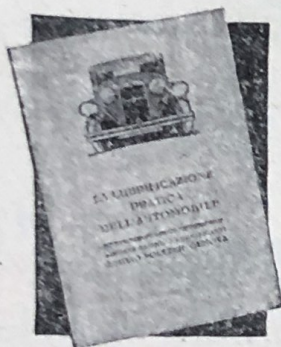
Esso dimostra come si può, con una spesa ragionevole, sistemare nella propria abitazione un gabinetto da bagno bello, comodo, pulitissimo:

il gabinetto da bagno occorrente a tutte le Signore che tengono alla loro bellezza, e a tutti gli uomini che tengono alla loro vigoria e salute.

Gli **Apparecchi Sanitari "Standard"** li potete liberamente visitare in una qualunque delle seguenti nostre Sale di Mostra:

Milano - Via Ampère 102 (Sede Sociale)
Milano - Via Dante 18
Torino - Via Cremona ang. C.so Palermo
Genova - Via Tomaso Pendola 11
Bologna - Viale A. Masini 20
Roma - Largo Argentina

SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI

CREATRICE DEL RISCALDAMENTO "IDEAL-CLASSIC"

ALI NEL CIELO

Il traffico aereo italiano.

Nel 1926-IV, si avevano quattromila chilometri di rete; oggi la rete raggiunge i 20 mila chilometri. Da circa 3000 passeggeri annui si è passati a circa 46.000; da 10 tonnellate di merci trasportate si è passati a circa 1000 tonnellate; da 500 mila chilometri volati si è passati a 5 milioni.

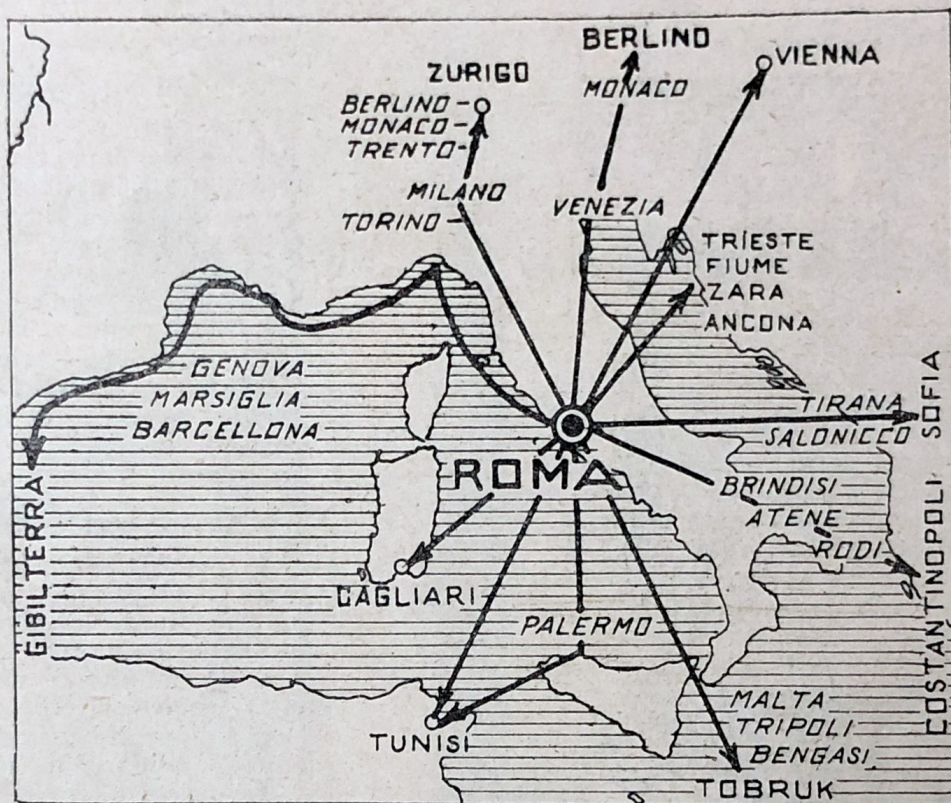
Da Roma si irradiano per tutta la penisola linee aeree che si spingono a nord verso la Svizzera e la Germania, ad est verso l'Austria, l'Albania, la Grecia, la Bulgaria, la Turchia, il Dodecaneso, a sud verso la Tripolitania, la Cirenaica, la Tunisia; ad ovest verso la Francia, la Spagna e Gibilterra. Le linee sono 35 e sono gestite da 6 Società di navigazione.

L'aviazione civile italiana vanta, per sicurezza, un primato mondiale, poichè in 6 anni di esercizio con un'attività complessiva di circa 20 milioni e 500 mila chilometri volati e circa 170 mila passeggeri trasportati, si sono verificati soli 8 incidenti con danni alle persone. Una percentuale di gran lunga inferiore a quella di qualsiasi altro mezzo di trasporto.

La linea più lunga della rete è la Roma-Barcellona-Gibilterra, che è di km. 2215, ma la linea sulla quale il traffico è più intenso è la Roma-Siracusa-Tripoli. La linea Roma-Brindisi-Tirana-Sofia, con sosta a Tirana, è lunga km. 1340.

Le linee aeree che uniscono l'Italia all'estero, sono 10, ma quelle che hanno maggiore importanza sono 4: Brindisi-Atene-Costantinopoli, Venezia-Vienna, Venezia-Monaco e Roma-Berlino. Nessuna linea congiunge l'Italia con la Francia. La linea Milano-Monaco è una linea turistica estiva.

La corrispondenza avviata per via aerea è particolarmente notevole sulla linea Roma-Siracusa-Tripoli, su quella Roma-Napoli-Palermo e su quella Roma-Berlino. L'avviamento dei giornali invece è più intenso sulla linea Roma-Genova; seguono nell'ordine le linee Roma-Napoli-Palermo, Roma-Siracusa-Tripoli e Roma-Milano.

La maggiore affluenza di passeggeri si è verificata sulla linea Portorose-Ancona e Portorose-Genova; seguono le linee Roma-Napoli-Palermo, Roma-Milano, Roma-Siracusa-Tripoli e Roma-Cagliari-Tunisi.

LA RETE AEREA IRRADIANTE DA ROMA.

Soddisfacente è stato anche il bilancio delle aerolinee Bengasi-Tripoli e Bengasi-Tobruk, gestite dalla Società Nord Africa Aviazione. Durante il primo anno di esercizio sono stati trasportati su tali linee 2809 passeggeri.

Un primato di volo rovescio.

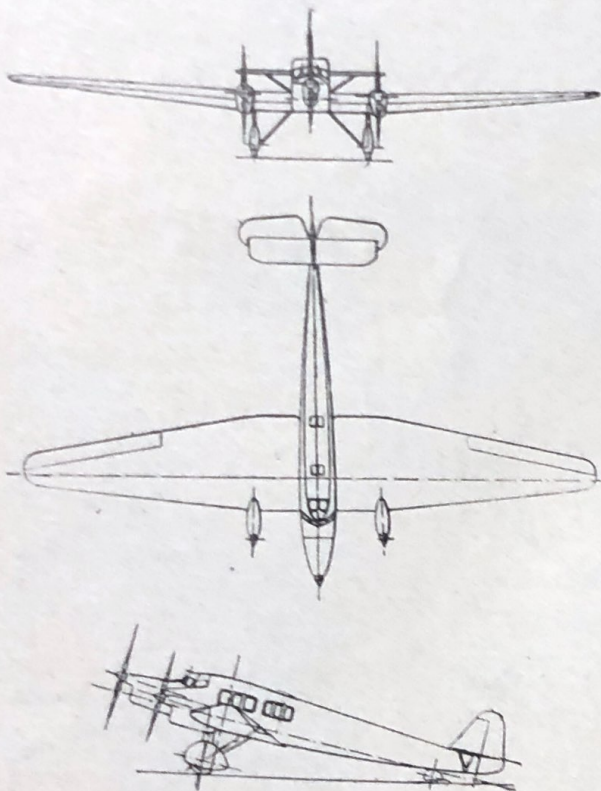
Nel gennaio scorso un pilota italiano, capitano Raffaele Colacicchi, ha volato sul campo di Centocelle su apparecchio « Breda 19 » per 41' 37'' con volo rovesciato.

Con questo volo acrobatico il pilota Colacicchi ha quasi raddoppiato il tempo massimo di volo rovesciato raggiunto il 12 dicembre scorso dal noto pilota acrobata francese Detroyat.

Nuovo francobollo per espressi aerei.

E' stato emesso un nuovo francobollo italiano per espressi aerei, del valore di L. 2,25, nel quale è riprodotto un apparecchio in volo tra effetti di luce solare e banchi di nubi. A destra ed a sinistra della facciata la vignetta è limitata da fasci littori. In alto si legge: Espresso, Lire 2,25; in basso: Italia - Posta Aerea. Tinta unica in bistro ardesia; filigrana doppia con corona.

Nuove costruzioni italiane.

Un nuovo prodotto dell'industria aeronautica italiana è rappresentato dal trimotore commerciale « Fiat G. 2 » il quale rappresenta un tipo di velivolo a potenza ridotta. Il

« Fiat G. 2 », di costruzione interamente in metallo leggero ad eccezione delle nervature principali che sono in acciaio, è un monoplano ad ala bassa a doppio longherone, rivestita in duralluminio. L'apparecchio ha stabilizzatore regolabile in volo e freni idraulici alle ruote.

La sua potenza motrice è rappresentata dai tre motori da 130 CV ciascuno, quattro cilindri in linea, invertiti, con raffreddamento ad aria (motore Fiat A. 60, a riduttore). Con tale piccola potenza il « Fiat G. 2 » può trasportare quattro passeggeri in cabina, oltre l'equipaggio, alla velocità commerciale di 220 km./h. con una autonomia di 1000 km. Tali risultati sono quanto mai interessanti.

Le principali caratteristiche del velivolo sono le seguenti:

lunghezza	m. 11,89
altezza	m. 3,51
apertura	m. 18,018
superficie	mq. 40,50
carico commerciale	kg. 460
peso a vuoto	kg. 1630
peso totale in volo	kg. 2550
velocità massima	km./h. 240
velocità commerciale	km./h. 210-220
velocità minima	km./h. 100
tempo di salita	a m. 1000 in 3′ 1/4
» » »	a m. 3000 in 12′
» » »	a m. 6000 in 44′
plafond pratico	m. 6500

raggio d'azione a 200 km./h. e a 2000 m. di quota: km. 1000.

La prima « isola galleggiante ».

A seguito di notizie già date in questa rubrica, possiamo comunicare che sono oramai prossimi a compimento — e si annunciano imminenti i primi viaggi di prova — i lavori di adattamento della nave « Westfalia » di 5000 tonnellate, come isola galleggiante per aeroplani. Saranno presto messi a prova gli impianti catapulta e le tele di traino.

Se le prove — che avverranno nel mare del Nord — avranno successo, la « Westfalia » partirà per l'Atlantico meridionale dove servirà di appoggio al servizio aereo postale intercontinentale.

Esperimenti di un « motociclo dell'aria ».

Il *Times* riporta che all'aeroporto di Hanworth è stato esperimentato recentemente un nuovo minuscolo aeroplano, cui è stato dato il nome di « motociclo dell'aria ». Tale apparecchio, munito di un motore della forza di 6 HP, può volare 80 miglia (km. 148) con un solo gallone di benzina (litri 4,54) ad una velocità massima di 52 miglia all'ora.

Le prove finora compiute sarebbero risultate di piena soddisfazione dei costruttori.

L'aviazione commerciale negli Stati Uniti.

Sono in costruzione per la Pan-American Airways, due nuovi grandi idrovolanti che potranno attraversare l'Oceano senza scalo. Questi idrogiganti potranno trasportare, oltre 50 passeggeri, anche un carico pagante di mercanzie, su una distanza senza scalo di circa 4000 km., ad una velocità di crociera di oltre 190 km. orari.

Gli esperimenti di un nuovo tipo di motore a vapore per aeroplani.

In seguito ai risultati ottenuti negli esperimenti finora eseguiti con un piccolo modello di scala ridotta, la società di costruzioni aeronautiche Great Lakes Corporation di Cleveland, Ohio, ha deciso di iniziare la costruzione di un primo esemplare a grandezza naturale dell'impianto motore a vapore per aeroplani, ideato e progettato dai propri tecnici e destinato a sostituire tanto i motori a benzina che quelli Diesel negli aeroplani e nei dirigibili.

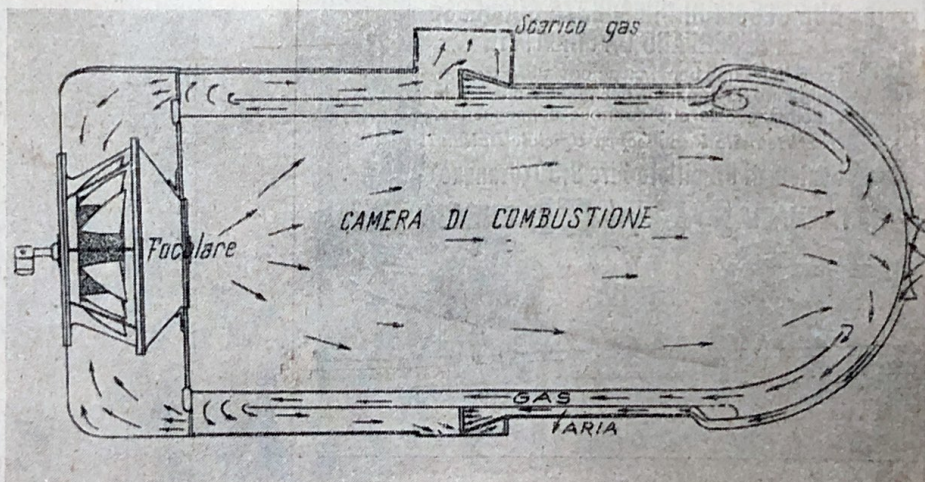
1)-Focolaio
2)-Scarico generatore
3)-Ammiss. surriscaldatore
4)-Tubi preriscaldatore aria
5)-Tubi surriscaldatore
6)-Tubi generatore
7)-Tubi d'acqua
8)-Scarico
9)-Camicia tubi d'acqua
10)-Involucro esterno aria
11)-Involucro gas
12)-Collettore scarico surriscaldatore
13)-Scarico camera combustione
14)-Ammissione aria
15)-Ammissione generatore

Questo motore a vapore è del tipo a turbina. Il vapore necessario ad azionare l'impianto è generato in una caldaia tubolare interamente circondata da una camicia isolante di acqua. Dopo che il vapore è stato sfruttato nella turbina viene inviato in speciali apparecchi condensatori situati nelle ali dell'aeroplano, presso a poco come i radiatori dei motori a scoppio negli apparecchi per le alte velocità, e qui ridotto nuovamente in acqua con una piccolissima perdita per evaporizzazione, e quindi rinviato nella caldaia per essere di nuovo ridotto in vapore, e così di seguito.

Per il riscaldamento dell'acqua nella caldaia viene impiegata nafta, ossia un combustibile di bassissimo costo e il meno facilmente infiammabile di tutti i combustibili liquidi, in modo da ridurre al minimo i pericoli di un incendio. Questo impianto è munito di un dispositivo speciale mediante il quale il motore è in grado di poter funzionare quasi immediatamente, senza necessità di aspettare che l'acqua nella caldaia cominci a riscaldarsi.

I vantaggi che questo tipo di motore d'aeroplano presenta su quello a benzina e a olio pesante tipo Diesel, sono: innanzi tutto il minor costo di esercizio dato il prezzo bassissimo del combustibile impiegato, il più a buon mercato di tutti i combustibili liquidi; la maggiore sicurezza per diminuiti rischi di incendio; la maggiore stabilità nel funzionamento del motore a vapore e infine la migliore manovrabilità dell'apparecchio in aria.

Riduzioni di tariffe sulle aviolinee americane.

Forti riduzioni sono state praticate nei prezzi dei biglietti per passeggeri da tre delle più importanti aviolinee degli Stati Uniti d'America. La «United Air Lines» ha praticato riduzioni dal 10 al 20 %. La « Transcontinental & Western Air », che gestisce la New York-Los Angeles, ha ridotto la tariffa da 200 a 160 dollari; le « American Airways », sulla rete orientale e centro-occidentale, han ridotto del 20 % sulla linea transcontinentale. Il viaggio New York-San Francisco viene attualmente a costare 160 dollari.

Per segnalare agli aviatori le linee elettriche ad alta tensione.

Presso Etchery (Francia) sono stati effettuati esperimenti per trovare un mezzo adatto che segnali agli aviatori il pericolo di urtare contro le linee elettriche ad alta tensione. Pei risultati favorevoli ottenuti è stato deciso

La creatura umana che comincia a vivere della propria vita nella vita generale, già con le sue poche parole parlate si lega al movimento di tutte le creature, sebbene non ancora con la parola scritta.
Però, già un forte senso più intimo del piccolo fanciullo è di creare sulla carta e sui muri le immagini di quanto vede – la gente, le bestie e le cose – con la linea unica, cioè con l'elemento supremo del disegno.
E la Scuola A. B. C. che ha rivelato il valore della pura linea espressiva, ha aperto alle aspirazioni degli allievi una via sicura. LEONARDO BISTOLFI.

Studio di nudo, matita, di Bacchiocchi Livio di Gottolengo (Brescia).

Qualunque sia la vostra età e residenza, occupando soltanto i ritagli di tempo libero, voi potrete imparare a disegnare e a dipingere seguendo le nostre lezioni per corrispondenza. Se l'arte figurativa vi interessa non esitate a richiederci il nostro album: il Metodo razionale per imparare il disegno, che viene spedito gratis a chiunque ce ne faccia richiesta. Indirizzate alla:

SCUOLA A. B. C. DI DISEGNO
Via Ludovica N. 4 TORINO Ufficio O. 23

di equipaggiare col nuovo dispositivo segnalatore, cinque chilometri della linea a 90.000 volts che passa nelle vicinanze dell'aeroporto di Orly.

Il dispositivo consiste nell'inserire tra uno dei conduttori della linea e la terra, o tra due fili di quella, un tubo al neon, il quale si illumina di luce rossa.

Le rotte aeree transcontinentali degli Stati Uniti d'America.

Il grafico indica le rotte aeree della Trans-Continental Western Air, Inc. (T.W.A.) che assicurano attualmente rapidissimi collegamenti fra l'Oceano Atlantico e l'Oceano Pacifico.

Le rotte transcontinentali sono:

Los Angeles - New York (Via Kansas City)

Los Angeles - Columbus (Via Tulsa).

Questa grande linea a Columbus ha una diramazione per Chicago, e a Los Angeles continua verso San Francisco di California, (rotta occidentale).

L'aeroplano per la spedizione al Polo Antartico.

Nel mese di dicembre 1932, il monoplano americano « Northrop Delta », destinato alla esplorazione delle terre Circumpolari Antartiche, è stato esaminato dagli esploratori Lincoln Ellsworth e Bernt Balchen per conto dei quali è stato allestito.

La spedizione — scrivono *Le Vie dell'Aria* — avrà luogo nell'autunno 1933 e il volo avrà inizio dalla base di Little America nel Mare di Ross. Si tratta di una escursione su terre non segnate sulle carte, per un complesso di 2900 miglia (circa 5300 km.).

L'apparecchio è costruito per raggiungere la velocità di 195 miglia orarie e toccare una quota di 8000 metri circa. Esso è munito di un motore supercompresso Wasp « D », da 525 HP. L'aereo ad una velocità media di 135 miglia orarie, ha 3600 miglia di autonomia. Il suo peso, compresi 450 galloni di carburante, è di 7000 libbre inglesi (3150 kg.).

Sotto le ali sono applicati freni ad aria in forma di strisce metalliche lungo il bordo di uscita, con lo scopo di ridurre la velocità di atterraggio. La cabina e la carlinga possono

Linea Aerea Transcontinentale e Occidentale (Linea Aerea Lindbergh)

Alla media oraria di miglia 120 (km. 193,08) il percorso Los Angeles-New York viene coperto in 27 ore circa di volo effettivo (escluse quindi le fermate intermedie), quello Los Angeles-Columbus ne richiede 19 e il tratto Columbus-Chicago 2 e mezzo.

Nei riguardi della linea occidentale occorrono 3 ore di volo sempre alla surriferita media, per unire Los Angeles a S. Francisco.

Le linee gestite dalla T.W.A. sono fra le più frequentate perchè fin dall'inizio sono state realizzate le seguenti medie *mensili:*

	Km. percorsi	Numero passeggeri	Merci kg.	Posta
Los Angeles-New-York (Via Kansas City)	254.740	1286	235	
Los Angeles-Columbus (Via Tulsa) ..	214.873	790	—	10.950
Los Angeles-S. Francisco	82.000	1600	1000	

accogliere il pilota, l'ufficiale di rotta, 100 libbre di materiale da campo e 175 libbre di viveri di riserva.

Il velivolo è provvisto di due apparecchi radio-riceventi e trasmittenti, oltre ad un terzo apparecchio portatile, di fortuna; esso porta inoltre un completo attrezzamento fotografico e due paia di sci smontabili.

Una linea aerea transartica.

La spedizione aerea sovietica, che ha terminato i lavori adatti per organizzare una linea aerea regolare lungo la costa della Siberia fino quasi al Camciatca, è rientrata a Mosca. Su questo enorme percorso, che complessivamente misura 10.000 km., sono stati installati 14 campi d'aviazione provvisori.

Il Governo sovietico studia attualmente il progetto di una linea aerea transartica, che colleghi l'Europa all'America attraverso le regioni artiche. Saranno utilizzati su questa linea aeroplani specialmente costruiti per poter atterrare tanto sulla neve quanto sull'acqua.

La 113ª trasvolata atlantica.

E' stata compiuta la 113ª trasvolata atlantica e precisamente la 29ª dell'Atlantico del Sud da un apparecchio francese con a bordo un equipaggio di sei persone. La trasvolata dei 3160 km. che separano S. Luigi nel Senegal da Porto Natal è stata compiuta in 14 ore e 27 minuti di volo alla velocità di crociera di 218 km./h. circa. Notevoli sono quindi anche i percorsi da Istres a Port Etienne e da Porto Natal a Rio de Janeiro. Quest'ultimo tratto è stato percorso alla velocità media di 235 km./h.

Il velivolo col quale è stato compiuto il percorso è un monoplano Couzinet 70 denominato « Arc en Ciel », trimotore commerciale della potenza complessiva di 1950 HP, che ha le seguenti caratteristiche principali:

apertura alare	m.	30
lunghezza	»	16,30
altezza	»	4,50
superficie portante	mq.	90
peso a vuoto	kg.	6500
peso totale	»	14400
velocità massima	km/h	285
velocità di crociera	»	225

Sondaggi meteorologici a 24.000 metri d'altezza.

Gli studi sui raggi cosmici e per la misurazione della pressione barometrica nella stratosfera appassionano sempre più gli scienziati. Recentemente in Germania professori della Facoltà di Fisica del Politecnico di Stoccarda mediante un pallone sonda a due sfere, di media grandezza, unite, portanti in una navicella gli strumenti per la misurazione degli ultra raggi e per la registrazione automatica della pressione alle varie altitudini, hanno effettuato un importante esperimento. Infatti il pallone sonda lanciato a Stoccarda è ricaduto in terra dopo cinque ore e dopo aver raggiunto la quota di ventiquattro mila metri. Gli strumenti hanno permesso misurazioni delle pressioni barometriche per le varie quote successivamente raggiunte della atmosfera e della stratosfera, e la registrazione sull'influenza dei raggi cosmici fino ai 24.000 metri.

Nella nota ascensione del Prof. Piccard, lo scienziato belga — il quale raggiunse 18.000 metri — registrò una diminuzione della pressione da 760 mm., al livello terrestre, a 80 mm. nella zona stratosferica raggiunta. Il pallone sonda tedesco ha registrato alla quota di 24.000 metri una pressione minima di 22,2 mm.

Aeroporti e campi di atterraggio esistenti al 1° di novembre 1932 negli Stati Uniti d'America.

Secondo la Divisione Aeronautica del Dipartimento del Commercio nord-americano, al primo novembre u. s. esistevano negli Stati Uniti 2079 aerodromi e campi di atterraggio, in confronto di 2037 al 1° luglio 1932.

Al primo dello scorso novembre la classificazione degli aeroporti americani era la seguente: 545 municipali; 619 commerciali; 349 intermedi; 459 ausiliari; gestiti dall'Esercito 50; dalla Marina da Guerra 14; e 41 aerodromi e campi di atterraggio d'altra natura esistenti al primo dello scorso mese di luglio.

Tra i varî Stati della Confederazione, la California ha continuato ad avere il primato nel numero degli aeroporti con un totale di 173, seguita dal Texas con 147, dalla Pennsylvania con 107 e dallo Stato di New York con 96.

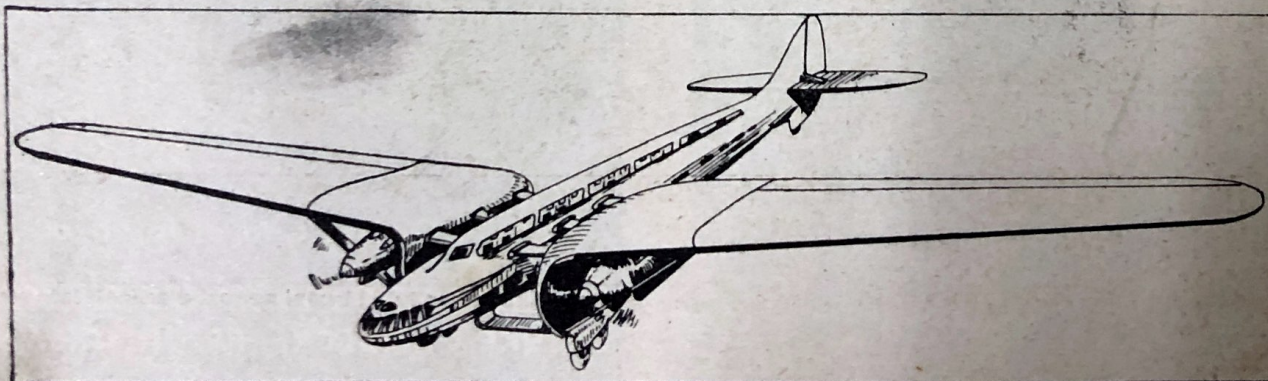
Nuovi servizi aerei nell'U. R. S. S.

E' stato recentemente inaugurato il nuovo aeroporto di Kharkov e sono entrate in attività le linee regolari Kharkov-Kiev e Kharkov-Bordiansk che funzioneranno durante la stagione invernale. Sono iniziati anche i voli sulla linea locale Odessa-Nikolaiev.

Nel mese di gennaio sono state aperte le nuove linee invernali Arkangelsk-Ust Zilma, Arkangelsk-Onega e Arkangelsk-Beresniki-Kotlas-Siktikar. Si stanno organizzando servizi regolari sulle linee Leningrado-Pietrozavodsk (capitale della Carelia), Leningrado-Svirstroi-Cherepovets, e Leningrado-Mosca, quest'ultima anche con voli notturni.

Dal 15 gennaio hanno cominciato a funzionare regolarmente anche i voli invernali sulla linea Mosca-Berlino che funzionava finora soltanto dal 1° maggio al 1° novembre.

L'apparecchio commerciale del futuro.

La figura qui sotto mostra un apparecchio commerciale del futuro, secondo le previsioni di taluni tecnici. Notevoli fra le caratteristiche: i motori disposti in tandem su ciascun lato della fusoliera e separati da questa mediante radici alari arcuate; un ponte da passeggio sulla parte superiore della fusoliera stessa; eliche marine sotto la coda, per poter navigare in caso di ammaraggio forzato.

Vasta mole di opere pubbliche nei Comuni del Parmense.

Si è costituito un Consorzio di bonifica per la vasta zona appenninica del Comune di Bardi.

Tale Consorzio provvederà, con la spesa di varî milioni, alla costruzione di 42 acquedotti, che forniranno l'acqua potabile a tutto il territorio del grosso comune montano.

L'ampliamento della sacra necropoli di Redipuglia.

La sacra necropoli di Redipuglia sarà ampliata e acquisterà linee di romana grandezza. Sul colle, alla fine dei lavori (che dureranno tre anni e avranno inizio quanto prima), verranno raccolte tutte le Salme dei varî cimiteri di guerra ancora esistenti nella regione.

Redipuglia sarà un'opera grandiosa e perenne, rude, massiccia, nuda come il Carso, senza artifici di architettura.

Per le tombe sarà utilizzata esclusivamente la pietra del Carso, senza levigature. Gli attuali muriccioli a secco, saranno sostituiti da mura massicce di robustezza romana tali da resistere al logorio dei secoli.

Le Salme dei Caduti riconosciuti saranno collocate nei muri, entro cassette apposite di eternit e di fibro-cemento; e all'esterno dei blocchi di pietra saranno scolpiti profondamente e indelebilmente i nomi.

Il lavoro sarà appaltato per lotti e tra non molto sarà aperto il concorso.

Le ricerche di oro in Eritrea - Le prime scoperte ed estrazioni.

Le ricerche di oro, dalla fine dell'anno scorso, hanno preso in Eritrea un notevole sviluppo. Esse avvengono soprattutto sull'altipiano di Asmara e nelle località adiacenti, attorno al fascio di filoni quarzoso-auriferi che affiorano per un raggio di venti chilometri a nord e a ovest di Asmara. Finora sono stati già concessi 38 permessi provvisori di ricerca su 55 domande presentate.

I lavori procedono con metodo su zone progressivamente sempre più vaste. Anzitutto si sono riaperti gli scavi compiuti circa trenta anni or sono dalla Società per le Miniere d'Oro di Medrizien e si sono anche esplorati alcuni filoni che finora erano rimasti ignorati. A quattro chilometri a nord di Asmara, in località Hara Hot, si è scoperto un piccolo filone, contenente « borse di minerale » assai ricche, dalle quali sono stati ricavati diversi chilo-

grammi d'oro. Sabbie aurifere suscettibili di sfruttamento sono state trovate presso questo filone. Vicino a Zazega si è trovato un altro filone molto ricco. A Sciuma Gallé si stanno riattivando alcune gallerie già costruite dalla antica Società di Medrizien. Anche sul bassopiano occidentale, a Doborò e nella regione di Fil Fil si sono trovate tracce d'oro. I cercatori d'oro trovano nel Governo dell'Eritrea ogni possibile aiuto materiale e tecnico, fra i quali quello della concessione del permesso provvisorio di indagine.

In seguito ad accordi presi con la Sede della Banca d'Italia di Asmara e previo esame della purezza del minerale, fatta dal dipendente Ufficio Minerario, l'oro prodotto viene ceduto a questa al prezzo di lire 12,50 al grammo.

Sinora la Banca d'Italia ha potuto, in questo modo, acquistare parecchi chilogrammi d'oro di produzione eritrea.

Cereali di 4000 anni or sono rinvenuti nella grotta di monte Cetona.

Nell'articolo «Macchine e strumenti dell'antichità in una nuova Sezione del Museo Nazionale di Napoli», pubblicato nel fascicolo di febbraio de *Le Vie d'Italia*, era detto del ritrovamento di cereali di circa diciannove secoli fa, venuti in luce negli scavi di Ercolano e di Pompei. Ma un'altra scoperta, anche più importante, è stata fatta di recente in Provincia di Siena, dove, come si sa, procedono da tempo con attività le ricerche preistoriche nella grotta di Belvedere, sul monte Cetona. Si è quivi trovato infatti un ripostiglio sotterraneo contenente grandi quantità di cereali: grano, orzo, fave e miglio, misti a ghiande, ivi deposti circa quattromila anni or sono. Lo stato di torrefazione ne ha permesso la perfetta conservazione fino a noi, dando così modo di poter meglio conoscere gli usi delle popolazioni primitive che, oltre alla pastorizia, dovevano praticare la coltura dei cereali, come è dato anche presumere dai frammenti di falce rinvenuti.

Ricerche scientifiche nel Fezzan.

Ricerche scientifiche si sono iniziate nel Fezzan dalla R. Società Geografica Italiana, con l'appoggio del Governo della Tripolitania. Come si sa, il Fezzan, su cui l'Italia ha saldamente ristabilito il proprio dominio, non è ancora ben noto nella sua precisa topografia e nelle sue caratteristiche geologiche e morfologiche; la sua sistematica esplorazione si presenta molto interessante anche nei campi della geografia umana, dell'antropologia, dell'etnologia e della preistoria. Da Tripoli, proseguendo per il Fezzan, si trovano attualmente nella zona per compiere importanti studi antropologici ed etnologici il Prof. Lidio Cipriani della R. Università di Firenze, e il Prof. Antonio Mordini. A questi studiosi altri seguiranno, a congrui intervalli di tempo, per osservare il Fezzan nel suo aspetto fisico attuale e nel suo passato geologico, e studiare la popolazione fezzanese nella sua distribuzione geografica e nelle sue caratteristiche linguistiche, sociali, economiche. Le ricerche tendono soprattutto a rintracciare ed esaminare le vestigia lasciate dagli antichi abitatori.

Un treno-esposizione delle industrie belghe.

Si è inaugurato nel Belgio un treno-esposizione che comprende 20 vetture-salone sontuosamente arredate, nelle quali saranno esposti i principali prodotti della industria belga. A questa manifestazione prenderanno parte circa 60 Ditte, che hanno organizzato degli «stands» nelle varie vetture. Il treno, che comprende parecchi vagoni-ristorante ed una centrale elettrica autonoma, ha una lunghezza di 350 m. Il treno, partito da Bruxelles, dovrà attraversare tutto il Belgio nei due sensi e visitare 60 città, nelle più grandi delle quali si fermerà fino a tre giorni.

Questa interessante iniziativa, che costituisce una vera e propria «Fiera Campionaria» ambulante, potrà dare certamente degli utili risultati.

Il programma di attività del Consiglio Nazionale delle Ricerche nel campo del carbonio carburante.

Nel mese di gennaio u. s. ha avuto luogo la prima riunione della Commissione del Carbonio Carburante, sotto la presidenza del Prof. G. Tommasi e con l'intervento dell'Accademico Prof. N. Parravano, Vice Presidente del Consiglio Nazionale delle Ricerche. Il Presidente illustrò l'attività svolta dalla Commissione nel 1932: attività che si è concretata in esaurienti relazioni sulle questioni più importanti inerenti al problema del carbonio carburante e con l'attiva partecipazione al Congresso di Meccanica Agraria e al 2° Congresso Internazionale del Carbonio Carburante. Su quest'ultimo che, come è noto, fu organizzato dal Touring Club Italiano, ha riferito ampiamente il Segretario della Commissione, Ing. S. De Capitani, mettendone in evidenza gli importanti risultati di studio e di propaganda e le interessanti indicazioni scientifiche che esso ha fornito. La Commissione si è poi occupata del programma da svolgere nel 1933 e che riguarda fra l'altro, oltre a particolari studi scientifici e tecnici sui varî lati dell'importante problema, anche un'opera di consulenza tecnica ed un ciclo di conferenze di propaganda, corredate da esperienze dimostrative, presso gli istituti superiori di istruzione agraria e presso talune Università.

I trasporti urbani a Leningrado.

A Leningrado vi sono 2000 vetture tranviarie, 4895 autocarri, 1678 auto e 18.000 carrozze a cavallo.

Per una città di 3 milioni di abitanti, queste cifre, relative ai mezzi di trasporto non sono certamente elevate. In compenso Leningrado occupa il primo posto nel mondo per quel che riguarda il numero degli accidenti di circolazione.

Anno XXXIX **Sommario del Fascicolo di Marzo** **N. 3**

Abbonamento per il 1933: L. 18,50 (Estero L. 36,50).
Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).
Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE
TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI
PRODOTTO ITALIANO
SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10
Anno XXXIX N. 3 Marzo 1933 - (A. XI)

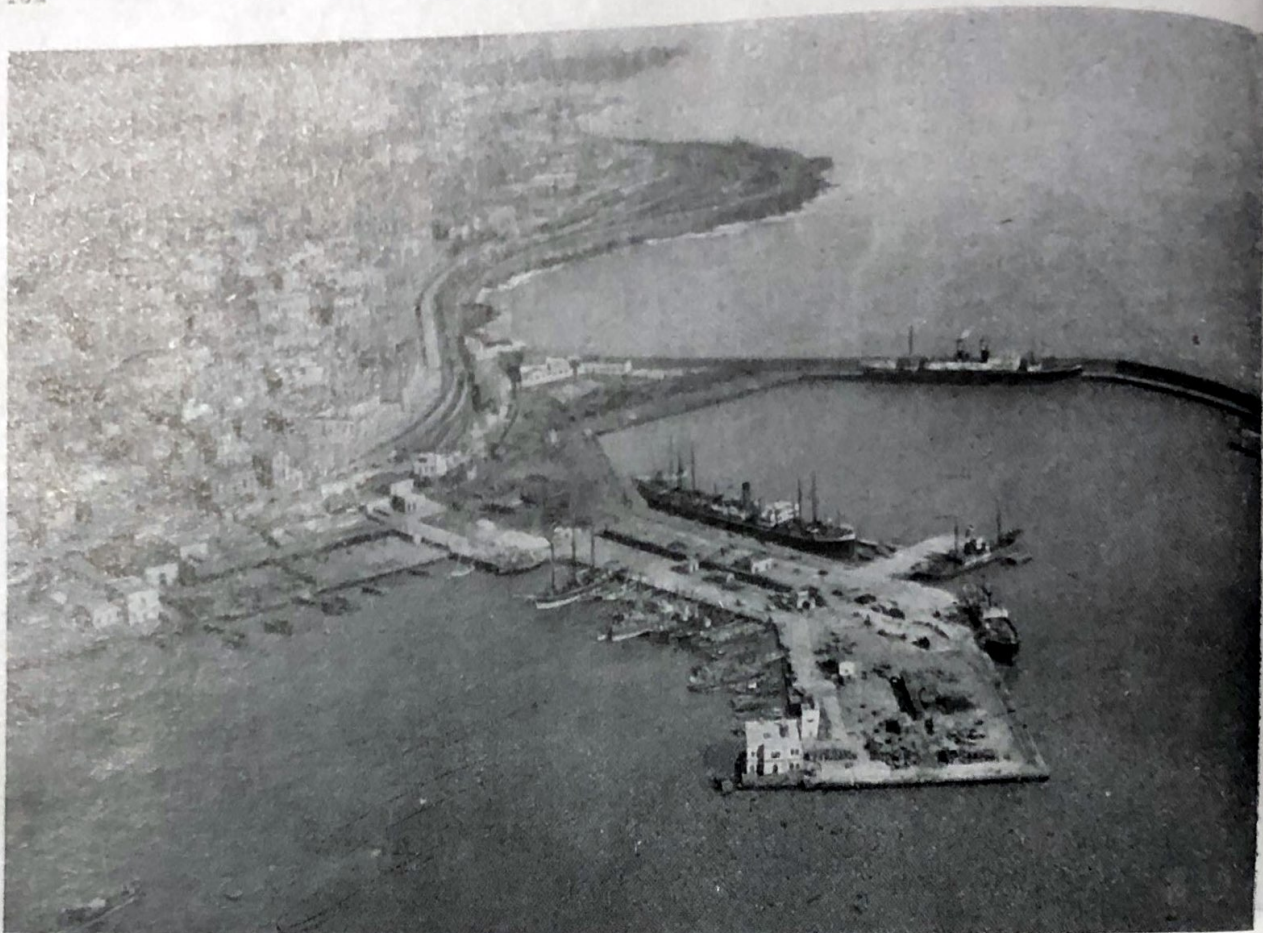
OPERE DEL REGIME

IL RINNOVATO PORTO E LA BONIFICA DELLA PIANA DI CATANIA

CATANIA, sbocco marittimo di una provincia fertile ed industriosa d'Italia, e scalo dell' Oriente mediterraneo e della via marittima che, attraverso il Mar Rosso e il Golfo Persico, reca in Europa le merci dell'Asia e dell'Africa, era — per la sua posizione geografica — designata a divenire importante porto. L'aspirazione di mutare questa designazione della natura in una realtà è stato sempre il punto cruciale degli sforzi concordi di tutti i Catanesi.

Ma quale compito immane!

La plaga — che a nord, alle falde dell'Etna, è prospera come bello e ricco giardino, e si estende a sud con quella vasta piana catanese che i romani chiamavano « la feracissima » — allorquando dai mari tropicali e dai deserti infuocati soffiano i venti caldi, il cui impeto giunge non per anco smorzato, quando insomma lo scirocco si abbatte sui monti siculi, viene sferzata dalle intemperie, che scatenano naturalmente forti tempeste marine e grandi precipitazioni sulla terra.

Le acque, demolendo nei secoli con la loro opera titanica le montagne di questo versante sud-occidentale della costa sicula, limandone i fianchi, ruinando le rocce, rimovendo ciottoli e terra, hanno trasportato materiale in quantità così rilevante da costituire la piana di trentamila ettari di superficie di terreno alluvionale, ricoprendola di argille impermeabili. Tre corsi d'acqua la solcano, nei quali si riversano le acque scendenti dall'anfiteatro argilloso dell'ampio ed alto bacino imbrifero, non più protetto mercè l'antico manto boscoso dall'erosione delle piogge: fiumi a regime tipicamente torrenziale, che hanno in magra una portata di pochi litri al secondo, e che in piena straripano congiungendo le loro acque in nefaste alluvioni, allaganti l'intera plaga. L'impermeabilità del terreno ostacola e ritarda lo smaltimento di queste acque; le esondazioni dei fiumi e il continuo vagare

PORTO DI CATANIA - VEDUTA DELLO SPORGENTE CENTRALE E DEL BACINO UTILIZZATO DAI PIROSCAFI PER IL MOVIMENTO MERCANTILE PRIMA DEI LAVORI D'AMPLIAMENTO.

degli alvei creano irregolarità, depressioni e affossamenti in cui si formano e permangono gli acquitrini.

Così in questa pingue piana, suscettibile di divenire forse meno ubertosa, ma non meno ferace delle vallate dell'Etna, a causa delle acque, della mancanza di strade, del permanente pericolo per tutto l'inverno di esondazione e di allagamento, non è stata finora possibile che una sommaria coltura estensiva: cereali, pascoli, un po' di senape e un po' di carciofi. Per fortuna, tutto ciò sta per cessare (come vedremo più avanti), per merito di una grande opera di bonifica di recente intrapresa dal Governo Fascista.

Il mare, da parte sua, non è certo più clemente lungo la costa. Questo tratto di litorale siculo, che va da Capo Passero allo Stretto di Messina, ha il non invidiabile vanto di potersi annoverare fra i più tempestosi d'Italia. Sia per la vasta distesa di mare antistante (1044 miglia marine dalle coste della Palestina Meridionale, 835 miglia dal litorale di Alessandria d'Egitto, 476 dalla Cirenaica), sia perchè proprio in questa zona sono comprese le massime profondità del Mediterraneo (4000 m.), esso si trova esposto a formidabili tempeste di scirocco-levante, che scagliano contro le sue sponde vere montagne d'acqua. Le onde raggiungono infatti anche sette metri di altezza e centocinquanta di lunghezza — proporzioni non riscontrate nè a Genova, nè a Bari, nè a Napoli — ed espongono a durissima prova anche le più potenti opere di difesa portuaria.

La lotta secolare contro le onde.

Il travaglio di questa provincia fu pertanto, e per secoli, l'asprissima lotta contro la violenza degli elementi in terra e sul mare; per preservare da un lato il magnifico piano stendentesi dai piedi dell'Etna fino alle colline del Siracusano, e per creare, dall'altro, un porto capace e sicuro, quale sbocco ai prodotti agricoli del retroterra e alle industrie sempre più sviluppantisi, e quale sicuro scalo su di una importante via di navigazione intercontinentale.

Fino dal tempo dei Borboni furono perciò eseguite opere di bonifica nel piano, di cui restano tracce, consistenti in grandi canali re-

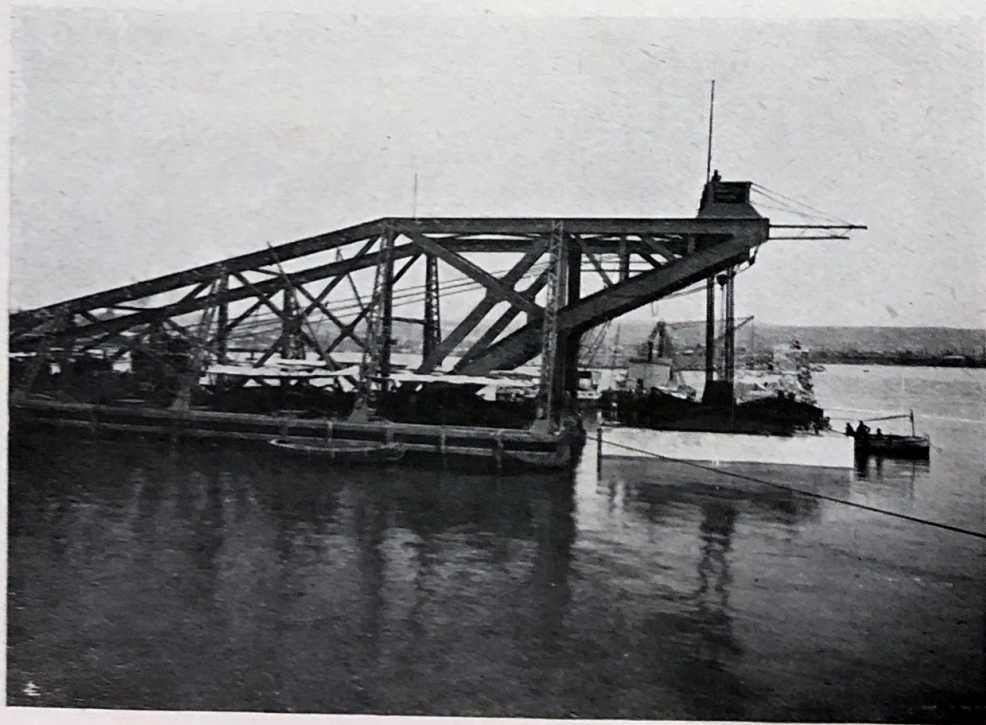
PORTO DI CATANIA - VEDUTA GENERALE ALL'INIZIO DEI LAVORI. IN BASSO, UNA DELLE CAVE E IL CANTIERE DELL'IMPRESA. - MURO DI SPONDA DELLE CALATE AL MOLO DI MEZZOGIORNO IN COSTRUZIONE.

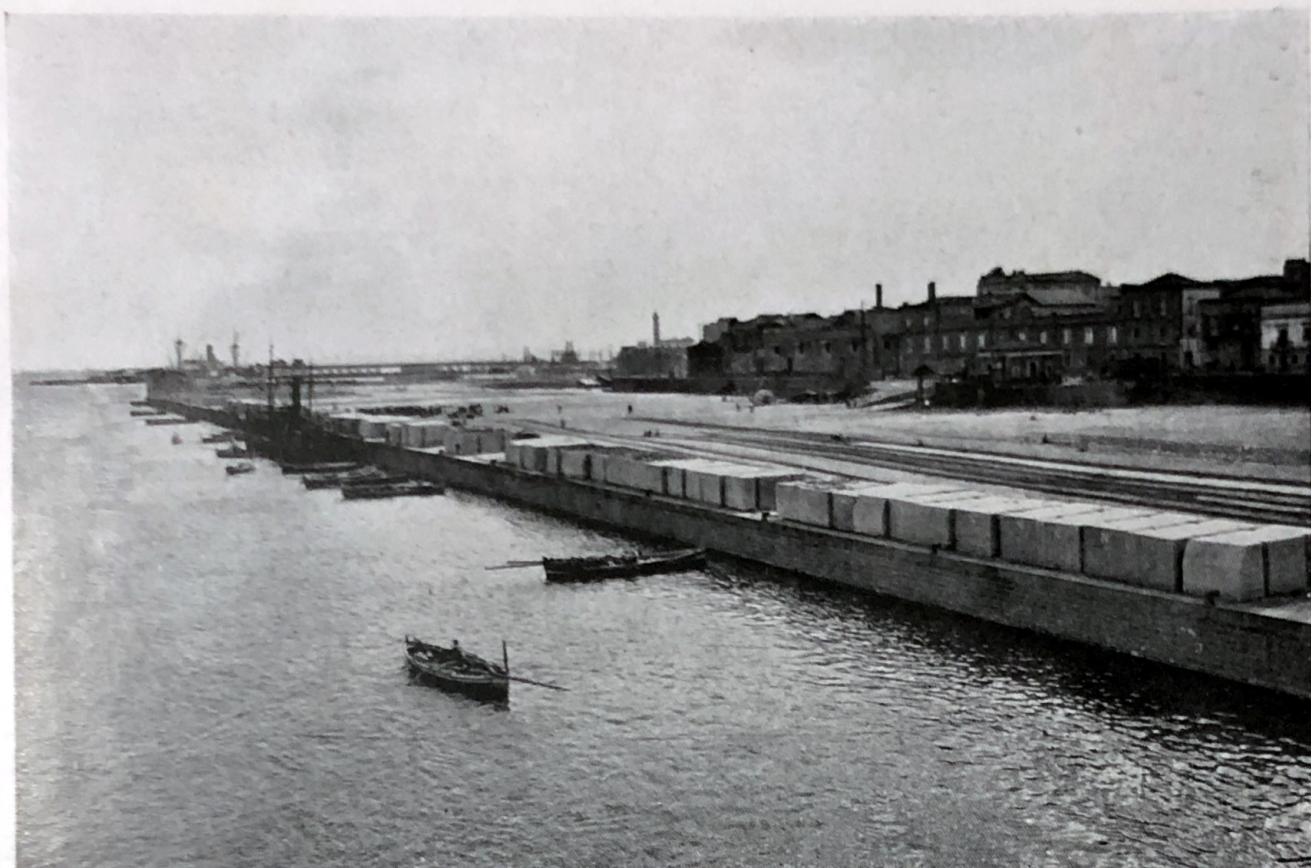
PORTO DI CATANIA - LA COSTA DI PONENTE DEL BACINO INTERNO PRIMA DELLA COSTRUZIONE DELLE CALATE OCCIDENTALI DI CUI SI VEDE IL MURO DI SPONDA GIÀ INIZIATO.

CATANIA - VEDUTA DEL PORTO DOPO L'ULTIMAZIONE DELLE CALATE AL MOLO DI MEZZOGIORNO ADATTATE A CANTIERE PER LA COSTRUZIONE DEI MASSI. PIÙ IN ALTO A SINISTRA L'INIZIO DEL MURO DI SPONDA DELLE CALATE OCCIDENTALI.

golari e strade con relativi ponticelli ed opere d'arte. Ma purtroppo, per mancanza di manutenzione, tali opere divennero presto inservibili. I canali sono infatti oggi interrati ed invasi dai cannicci, e le strade, costruite al livello del terreno, furono, col tempo, sfondate dal transito dei carri e degli animali, e ridotte a funzionare, più che da strade, da canali di scolo.

Quanto al porto di Catania, esso si riduceva anticamente ad una piccola darsena, sprovvista di opere esterne di difesa, chiamata Porto Saraceno e situata al limitare della porta del Porticello, oggi demolita, in corrispondenza dell'attuale Piazza S. Placido.

Nel 1387 il Porto Saraceno veniva ingrandito a spese del vescovo di Catania, Simone Dal Pozzo. In seguito, Re Alfonso d'Aragona, il grande benefattore di Catania, ebbe cura che il porto fosse migliorato e offrisse sicuro rifugio alle navi ed age-

(*fot. Pesce, Catania*)

POSA DI UN MASSO CICLOPICO DA 320 TONNELLATE ESEGUITA MEDIANTE IL PONTONE « ARCHIMEDE » DELLA IMPRESA LAVORI PORTO DI CATANIA.

(*fot. Pesce, Catania*)

PORTO DI CATANIA - LE NUOVE CALATE OCCIDENTALI A OPERA FINITA.

volò l'esecuzione delle opere portuarie progettate sin dal 1440 dal Senato catanese. Le violente mareggiate distrussero però in poco tempo quanto con ingenti spese si era tentato costruire del porto Saraceno.

Con costante perseveranza di propositi, al principio del secolo XVII, Catania si accinse a riprendere la costruzione del molo nel punto in cui oggi è situato l'edificio della dogana; ma nè questo dispendioso tentativo, nè quelli successivamente intrapresi nel 1634 e nel 1639 approdarono a risultati tangibili, poichè furiose tempeste sempre distrussero i lavori iniziati.

Lo scoramento parve allora fiaccare la volontà dei catanesi. Un nuovo progetto fu redatto, ma trovò discordi i tecnici e non persuase le autorità del tempo. Finalmente, nel 1778, fu ottenuta la concessione regia per l'inizio dei lavori, che cominciarono nel 1782; ma un anno dopo, una violenta mareggiata disperse i materiali di scogliere, già in posto.

Successivamente, per le insistenze dei catanesi, il Re fece approntare un nuovo progetto, il primo veramente tecnico e concreto, quello che, in misura maggiore o minore, diede poi la traccia originale per i successivi ampliamenti.

Il rapido incremento di Catania dall'inizio del secolo.

Fino alla metà del secolo XIX Catania non aveva quindi che il porto tracciato dallo Zabara — il solo in così lungo volgere di tempo che avesse resistito alla violenza delle onde — chiamato Porto Vecchio, della lunghezza di metri 258, con uno specchio d'acqua di circa 14 ettari.

Ma il progressivo aumento della popolazione, il graduale ampliamento del retroterra, la trasformazione delle colture estensive in intensive in tutti i terreni della provincia e di quelle vicine, facevano intravedere che il porto di Catania avrebbe — si — acquistato un'importanza commerciale sempre maggiore, ma che il traffico avrebbe potuto incanalarsi per altre vie, ove non si fosse in tempo provveduto a tutelare gli interessi della città.

Ciò compresero i suoi amministratori, che, opponendosi al progetto minimo del Governo di allora, ottennero l'attuazione del progetto Fiocca, dell'importo complessivo di 19 milioni di lire, che realizzò il molo orientale esterno di difesa foranea e il bacino che fu chiamato Porto Nuovo.

(*fot. Pesce, Catania*)
MASSI CICLOPICI, POSATI IN OPERA, COSTITUENTI INFRASTRUTTURA DEL PRIMO E SECONDO BRACCIO DEL PROLUNGAMENTO DEL MOLO ORIENTALE.

bellico, e la chiusura di molti sbocchi orientali hanno esercitato la loro temporanea influenza anche su questo porto, ma la sua attività è tuttora notevole e il suo avvenire indubbio.

Conscio di questo, il Comune di Catania ha fermamente voluto che il porto venisse adeguato alle necessità imprescindibili di sicurezza, e alla sua insistenza si deve se nel 1919 si addivenne ad una nuova convenzione fra lo Stato Fascista e il Comune per l'esecuzione di opere, su progetto dell'ing. Enrico Coen Cagli, quello stesso a cui Venezia deve la gigantesca opera del porto industriale di Marghera.

Un provvidenziale piano di redenzione.

Il progetto esecutivo, redatto nel 1923, approvato nel 1924 dal Consiglio superiore dei LL. PP., implica una spesa complessiva di 95 milioni. Il Governo di Mussolini si è accinto con fervida alacrità alla sua esecuzione, inquadrando quest'opera, già di per sè poderosa, in un vasto piano di sistemazioni idrauliche di tutta la plaga, di costruzioni stradali, di elettrificazione e di risanamento edilizio; uno di quei piani razionali, organici ed integrali, che formano la caratteristica del nuovo stile nel nuovo ambiente nazionale.

I lavori del porto hanno proceduto con ritmo anche più celere delle previsioni. Già sono stati eseguiti lavori per 85 milioni sui 95 stanziati, e nel contempo rapidamente procede, su una superficie di 30.000 ettari anche la bonifica della Piana, che caccerà per sempre gli stagni e il loro triste retaggio e che restituirà alla più grande pianura della Sicilia lo splendore che già ebbe ai tempi di Roma.

L'ing. Omodeo, specialista in questo genere di opere, ha proceduto all'esecuzione di un primo lotto di lavori di penetrazione e

Ma rimanevano tuttavia insolute gravi questioni di natura tecnica e nautica. Il Porto restava ancora per un ampio settore esposto alle traversie (così tecnicamente si denominano le onde a percorso normale alla linea litoranea e che investono prontamente la costa), e che a varie epoche arrecarono ingenti danni alle opere del vecchio e del nuovo porto.

Nel 1912 fu perciò iniziata la costruzione del molo sottoflutto, a sud, per difendere almeno in parte il porto dalle agitazioni riflesse e dall'insabbiamento graduale dei bacini interni, dovuto alle piene del Simeto; ma i lavori dovettero essere interrotti per lo scoppio della grande guerra. Prima della tragedia mondiale Catania, per importanza di traffici, aveva raggiunto il quarto posto tra i porti italiani; la generale contrazione verificatasi nello scambio delle merci nel periodo post-

(*fot. Pesce, Catania*)

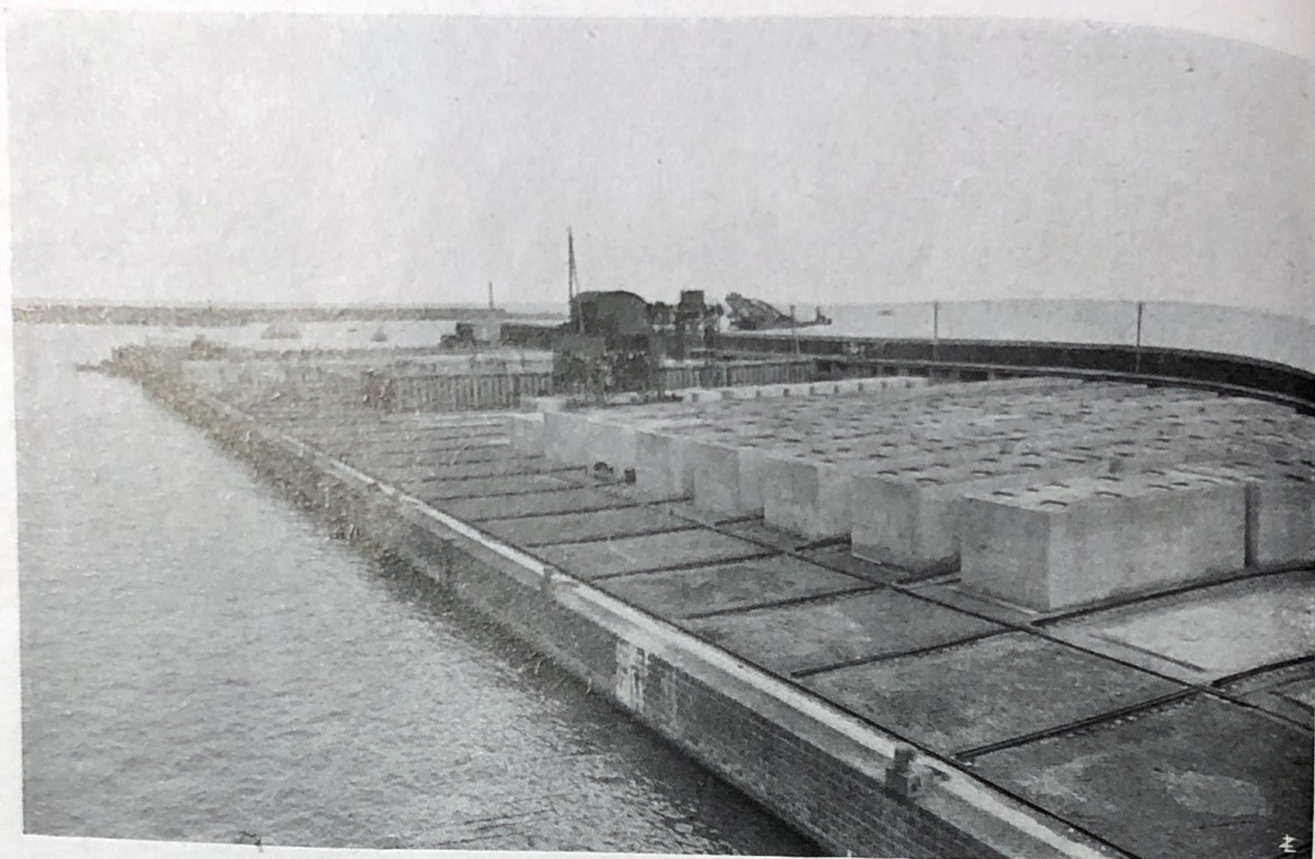
MOLO DI MEZZOGIORNO E CALATE RETROSTANTI OCCUPATE DAI MASSI CICLOPICI IVI COSTRUITI PER IL MOLO ORIENTALE.

di preparazione, coi quali si prosciuga permanentemente tutta la piana con una completa rete di canali di scolo, corredandola di una rete completa di strade di bonifica insommergibili, fiancheggiate da profondi fossi di scolo a regime disciplinato, dotandola di una rete di linee elettriche e telefoniche e costruendovi, per ora, cinque villaggi agricoli con case di cemento armato, sopraelevati di alcuni metri dal suolo e, in ogni transitoria eventualità, insommergibili. Col concorso dei proprietari fruenti delle agevolazioni di legge, avverrà intanto l'ulteriore sviluppo di cui la bonifica è suscettibile, e si estenderà a monte, allargando il comprensorio all'intero bacino imbrifero dei tre fiumi, rivestendo del manto protettore delle foreste i bacini montani, redimendo così dalle conseguenze esiziali di un abbandono di secoli, un vastissimo territorio.

Le potenti costruzioni portuali.

Come l'ing. Omodeo per la bonifica terriera, così l'ing. Coen Cagli per il porto si propose la soluzione di due fondamentali problemi: provvedere alla sicurezza dei già esistenti bacini interni, ancora malsicuri per le onde di risacca che coi venti di scirocco e di levante entravano liberamente nell'interno del porto, e creare moderne e sviluppate banchine d'approdo con amplissimi piazzali retrostanti, sì da permettere un completo e razionale esercizio di arredamento.

Le nuove opere consistono essenzialmente nella costruzione di altre ampie calate a ponente e a mezzogiorno, e di un grande sporgente, proteso nel bacino interno del porto, nonchè nella difesa foranea (fuori del porto) costituita dal prolungamento per circa 700 metri del vecchio molo, costruito con massi giganteschi, nonchè dal completamento del molo sottoflutto a mezzogiorno.

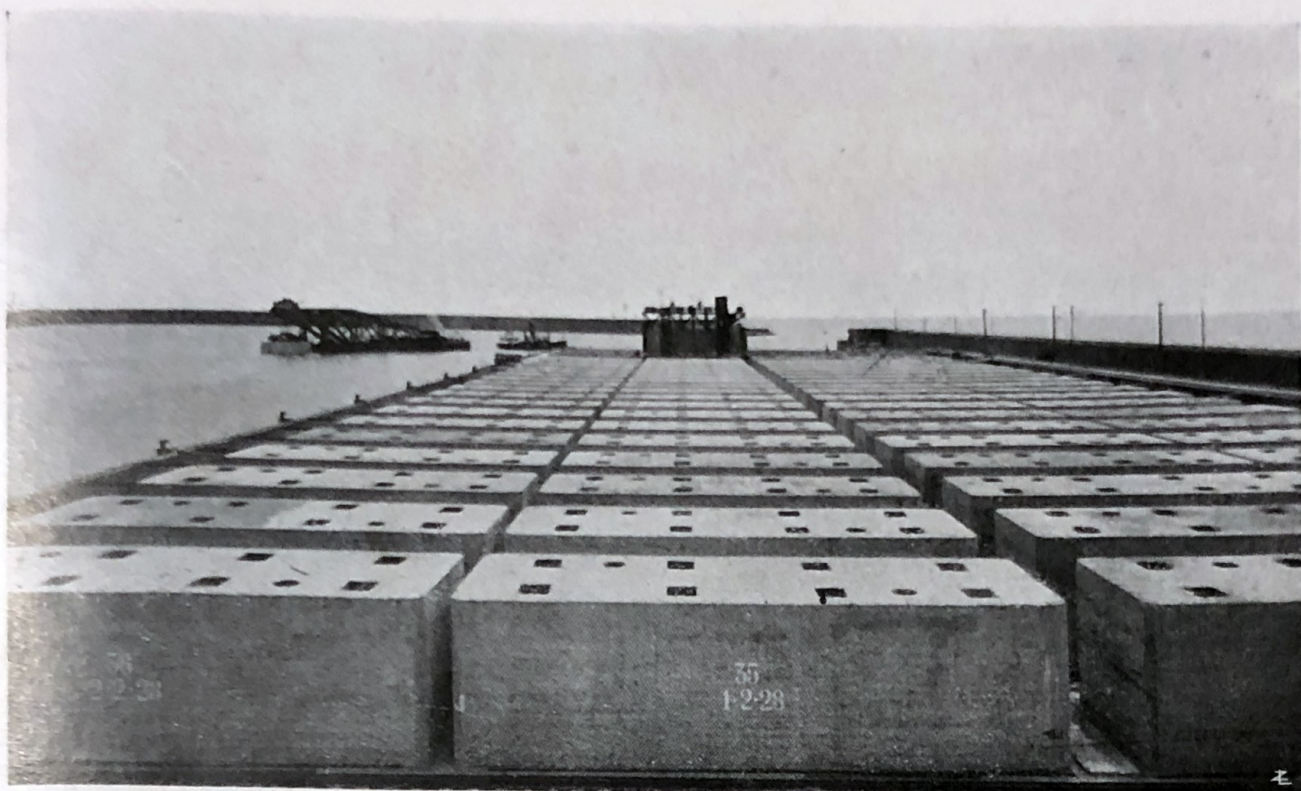
Un interessante problema tecnico per la costruzione di queste potenti dighe era la scelta tra il vecchio tipo a *gettata* (costituito di massi informi accumulati alla rinfusa), il tipo *verticale* (costituito da una vera muraglia eretta sul fondo che si applica per profondità non superiore ai 12 o 13 metri) e il tipo *misto* (che consta di una gettata d'imbasamento spianata a una profondità di 10 o 12 metri e di una infrastruttura di elementi monolitici

(*fot. Pesce, Catania*)

UNA PARTE DEL CANTIERE, CON MASSI COSTRUITI E CON CASSEFORME PRONTE PER IL GETTO.

formanti una parete verticale). Si preferiva fino a poco fa il tipo a gettata, ritenendo che le scarpate di scogliera smorzassero gli effetti dell'onda spegnendone la forza viva; ma fu merito degli italiani l'accorgersi per primi della superiorità della parete verticale, la quale ha per effetto di turbare molto meno il carattere oscillatorio dell'onda, spegnendo l'energia del moto ondoso con l'interferenza delle onde stesse.

Esse, a contatto della parete alterano i loro rapporti di altezza e di lunghezza, si sovrappongono e si intersecano a vicenda a beneficio del molo e della sua durata. Si è constatato che, mentre il mare rompe più o meno violentemente sulle scarpate delle difese a profilo inclinato, producendo frequenti danni e obbligando a continui oneri di manutenzione, contro le pareti verticali le onde oscillano senza esercitarvi apprezzabili sforzi.

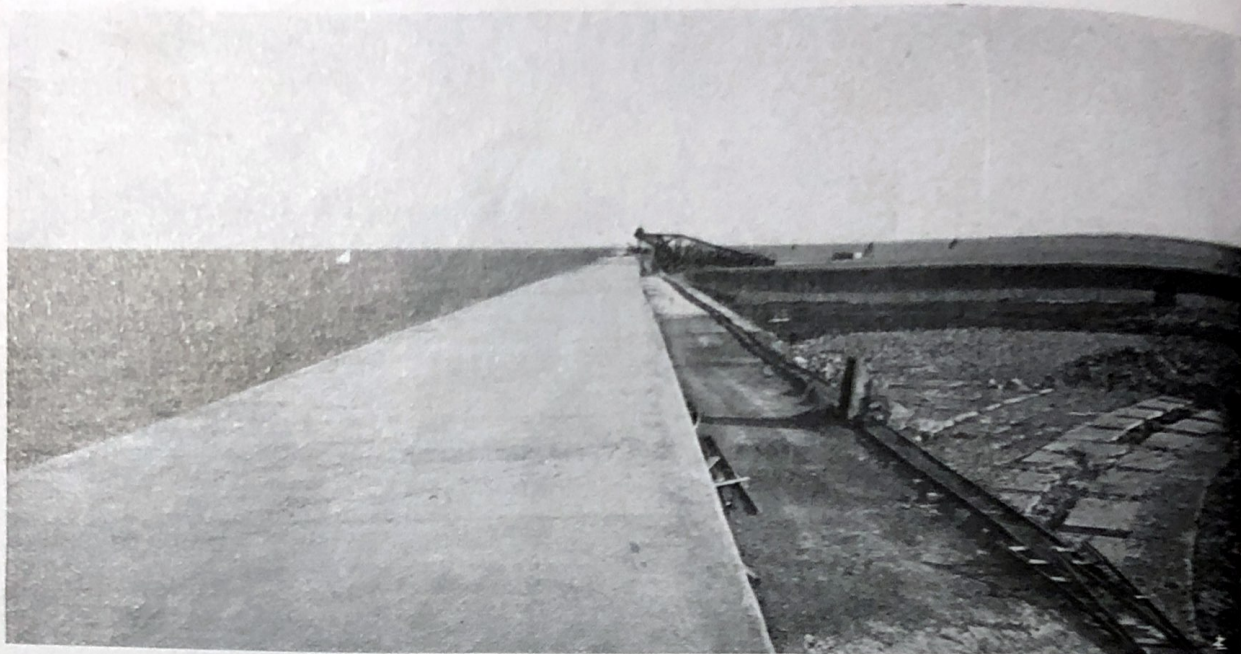
Il principio della parete verticale porta come conseguenza la costruzione dei moli con elementi di peso unitario elevato, capaci di resistere per energia propria all'urto delle onde. E i nuovi moli di Catania sono appunto stati costruiti con la posa di enormi massi lunghi 12 metri, alti 4 e della larghezza di 3,25, pari a un volume di mc. 156 ciascuno, corrispondente ad un peso di 325 tonnellate.

IL GRANDE CANTIERE DI PREPARAZIONE DEI GRANDI PARALLE[...]

(fot. Pesce, Catania)
MASSI IN CANTIERE IN ATTESA DEL LORO COLLOCAMENTO IN OPERA NELLA INFRASTRUTTURA DEL MOLO ORIENTALE.

Essi, mediante poderosi attrezzi e grandiosi impianti meccanici, vengono presi dal cantiere, sollevati, trasportati e messi in opera. Il sollevamento ed il collocamento di questi ciclopici massi si effettua nonpertanto, date la capacità e perfezione degli impianti meccanici, in maniera sorprendente, semplice e facile, sì da mettere in opera fino a otto massi in una giornata.

In seguito ai lavori ormai quasi ultimati, l'estensione dello specchio d'acqua per i traffici è salita da 8 ettari a 23, lo sviluppo delle banchine accostabili dalle navi da ml. 1700 a 3800. L'estensione del bacino interno del porto si è però ridotta da 68 a 65 ettari, lo specchio d'acqua interno è quindi alquanto diminuito; l'efficienza di un porto non deriva però soltanto dai bacini acquei spaziosi, ma anche dalla sua sicurezza, dall' essere ben difeso dalle traversie, e da un largo sviluppo di calate in cui le operazioni di carico, scarico e smistamento possano svolgersi nel più breve tempo possibile. Le navi sfuggono gli approdi malsicuri che impongono remore troppo prolungate.

DI CEMENTO PER LA COSTRUZIONE DEI MOLI DEL PORTO.

A sistemazione ultimata, col moderno macchinario di cui sarà arredato, il porto di Catania potrà smaltire con tutta sollecitudine un movimento annuo di merci di 1.500.000 tonnellate, e potrà ospitare anche i più

(fot. Pesce, Catania)
IL MURAGLIONE DEL NUOVO PROLUNGAMENTO DEL PORTO ORIENTALE. - A DESTRA, IL PIAZZALE DEI PETROLI, IN COSTRUZIONE.

grandi piroscafi, essendo stati approfonditi i fondali dei bacini interni con lavori di dragaggio.

In queste opere, assunte dall'impresa Lavori Porto di Catania, sotto la direzione dell'Ufficio del Genio Civile, è stata largamente impiegata mano d'opera di ogni categoria: dagli addetti ai trasporti, ai lavoratori di cava, da quelli dei lavori murarî a quelli di carpenteria, fino agli operai specializzati per l'impiego dei mezzi meccanici.

Se ai grandi lavori del Porto si aggiungono le necessarie opere complementari di arredamento portuario e di allacciamento ferroviario, la nuova magnifica strada etnea, ardita opera di cui Catania è particolarmente grata al Governo, la trasformazione edilizia con costruzioni degne del superbo scenario offerto dalla posizione naturale della città, e la nuova rete di magnifiche strade asfaltate venute a sostituire in tutta l'isola le pessime comunicazioni precedenti che fortemente intralciavano i traffici locali, si riscontra anche nella Sicilia un complesso imponente di profonde trasformazioni civili che chiude definitivamente una lunga epoca di abbandono.

ARTURO TOFANELLI

LA RUOTA E LA STRADA

Sono nate l'una per l'altra, e sono destinate a logorarsi senza fine a vicenda. Parrebbe un indovinello ed è invece una ben ovvia realtà. A dir vero, il logorío che la ruota infligge alla strada è ben più evidente di quello che la strada produce sulla ruota, ma la reciprocità è perfetta a rigore delle leggi fisiche: *gutta cavat lapidem*. Il paragone tra la goccia e la roccia risponde particolarmente al caso della ruota munita d'un cerchione di ferro; però anche quel cerchione alla lunga si logora, e da piatto diventa curvo per la corrosione degli orli. Ne segue che l'area di contatto tra ruota e strada si va riducendo, e per ruote assai logore si riduce anche a pochi centimetri quadrati sui quali viene a concentrarsi una pressione di alcune migliaia di chilogrammi. È facile immaginare l'azione di carichi così elevati sulle massicciate stradali. Il nostro « Codice della Strada » ha perciò disciplinato questa materia imponendo certe larghezze pei cerchioni delle ruote, larghezze tanto maggiori quanto più elevato è il carico consentito sulla ruota; nè poteva fare di più, poichè non si potrebbe praticamente tenere in osservazione il logoramento dei cerchioni di ferro.

L'avvento dell'automobilismo ha creato tutta una nuova serie di problemi in fatto di rapporti fra la strada e la ruota. Non più il cerchione di ferro stritolatore e corroditore di massicciate, ma la guarnizione elastica della ruota, la gomma, guarnizione tanto più soffice e cedevole rispetto al cerchione di ferro, e quindi assai più soggetta a logorarsi che non a logorare nella reciproca reazione fra ruota e strada.

Però l'automobilismo recava seco, oltre alla cerchiatura elastica delle ruote, anche le alte velocità dei veicoli, velocità cui le strade del passato non erano adusate e preparate. Così, mentre le reazioni « statiche » fra ruota e strada si attenuavano per la sostituzione delle gomme ai cerchioni di ferro, le reazioni « dinamiche » diventavano di gran lunga più intense per la molto maggiore velocità degli autoveicoli in confronto dei veicoli a trazione animale. La velocità dei veicoli rappresenta un elemento logoratore delle massicciate stradali in quanto dà origine agli urti tra ruota e strada. Per quanto perfetta sia, una massicciata od una pavimentazione stradale non andrà mai esente da piccole asperità locali, da ondulazioni impercettibili all'occhio; e del resto lo stesso traffico trasporta e dissemina per le strade materie di rifiuto che rappresentano tante irregolarità del piano stradale. Si tenga poi presente che le massicciate perfette o le pavimentazioni di tipo superiore rappresentano una ben piccola percentuale in una vasta rete stradale, mentre di massicciate deboli, e più o meno deformate, si ha generalmente dovizia in tutti i paesi. Ora, il veicolo rapido, che incontri un ostacolo, reagisce con un sobbalzo, e la ruota ricadendo sulla strada la colpisce con un urto più o meno violento a seconda dell'altezza di caduta, del tipo di gommatura e della maggiore o minore velocità. Questo effetto d'urto può invece ritenersi praticamente escluso nel caso dei lenti veicoli a trazione animale, salvo il caso di strade molto dissestate, disseminate di buche, o solcate da profonde ormaie. Ora, l'urto d'una ruota sulla strada moltiplica l'effetto del corrispondente carico statico, ed è questa essenzialmente la ragione per cui l'avvento dell'automobilismo ha segnato la distruzione delle vecchie massicciate, lungo le quali prima si svolgeva esclusivamente e tranquillamente il lento carreggio su ruote a cerchioni di ferro.

Si comprende che il « Codice della Stra-

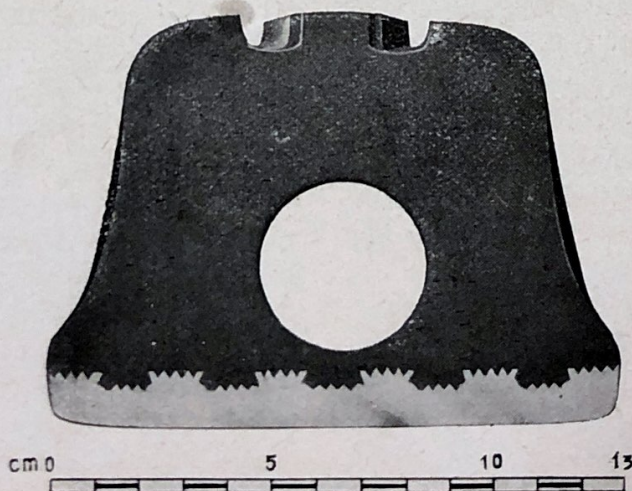



FIG. I - SEZIONE DI SEMIPNEUMATICO.

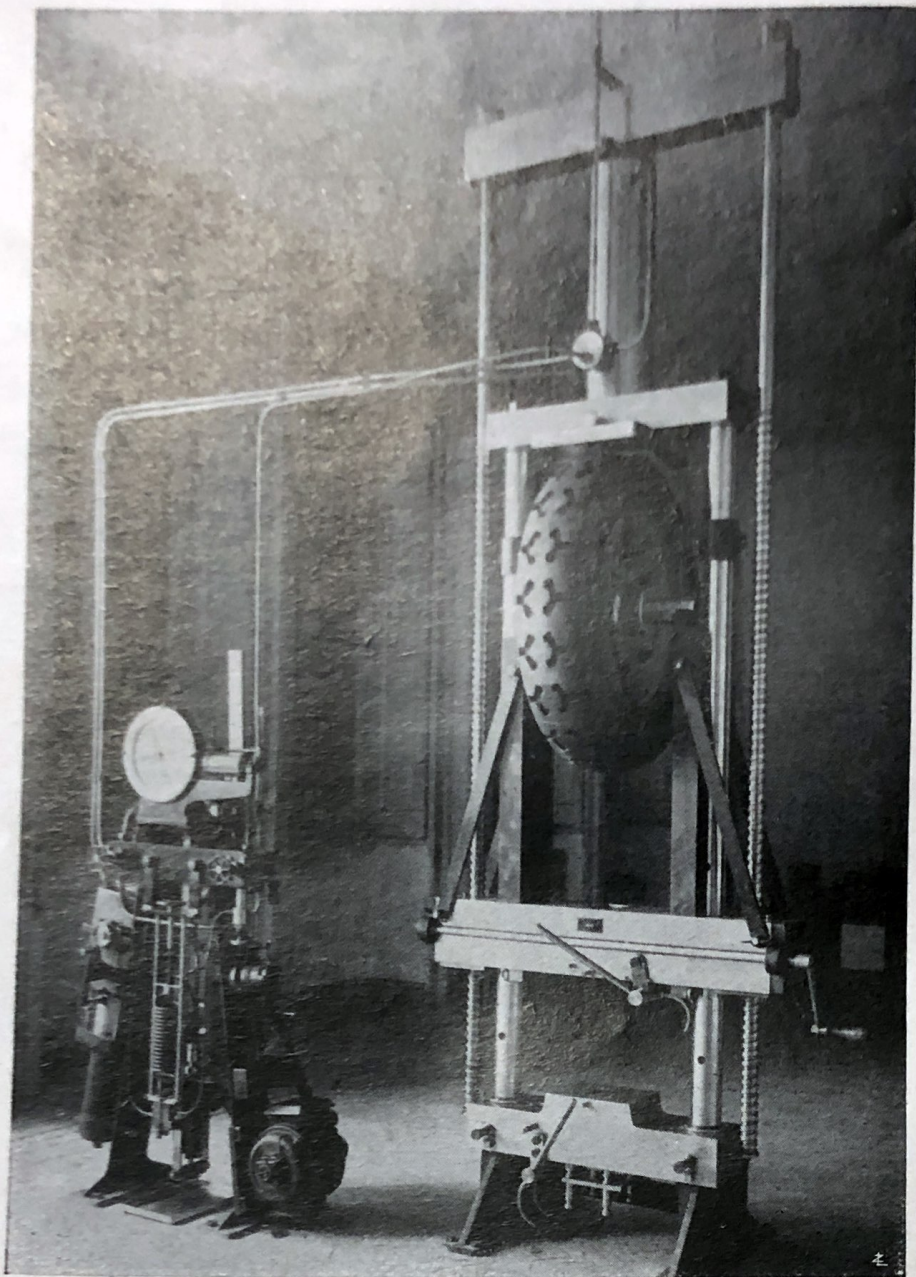



FIG. 2 - PRESSA DA 20 TONN. PER LE PROVE STATICHE SULLE GOMME.

da » abbia quindi dovuto disciplinare anche i rapporti fra la strada e le ruote gommate, visto che queste si dimostravano anche più temibili delle ruote cerchiate di ferro per quell'azione distruttiva che esercitavano sulle massicciate stradali. Però non era possibile trattare le gomme con lo stesso semplicismo che bastò pei cerchioni di ferro, essendo assai più complesse e varie le reazioni fra strada e gomma che non fra strada e cerchione di ferro.

Una prima limitazione riguarda il tipo delle gomme. Queste si distinguono anzitutto in pneumatici e gomme piene; fra questi due tipi se ne venne ad inserire un terzo, che da noi si chiama «semipneumatico», in quanto partecipa delle qualità del pneumatico pel suo grado di cedevolezza mentre ne differisce perchè privo di camera d'aria gonfiata a pressione maggiore di quella atmosferica. Fino a poco tempo fa tutti i tipi di gomme avevano pari diritto di circolazione, salvochè per gli autoveicoli di peso superiore ai 40 quintali vigevano limiti diversi di velocità oraria a seconda della gommatura: cioè 60 chilometri pei veicoli con tutte le ruote munite di pneumatici o semipneumatici, e 40 chilometri pei veicoli con ruote munite di gomme piene. Ma le gomme piene diedero luogo a gravi inconvenienti, a causa particolarmente dell'abuso di conservarle in servizio anche quando estremamente logore, ridotte talora a qualche brandello di gomma appena aderente al cerchio di ferro, nelle quali condizioni un pesante autoveicolo lanciato a 40 chilometri all'ora rappresenta un vero disastro per le strade. Fu questa la ragione che diede luogo al R. Decreto-legge 9 luglio 1931, con cui si vietava in modo assoluto l'uso delle gomme piene per qualsiasi tipo d' autoveicolo. Occorreva però un altro provvedimento per ovviare alla possibilità che entrassero nell'uso gomme piene leggermente modificate col nome di semipneumatici, il che avrebbe frustrato lo scopo di quel divieto. Perciò fu emanato un altro Decreto in data 21 novembre 1931 per definire in modo non equivoco i requisiti cui deve soddisfare un semipneumatico per poter fruire dell'assimilazione al pneumatico. Detti requisiti consistono:

1) Nell'esistenza di una o più camere in-

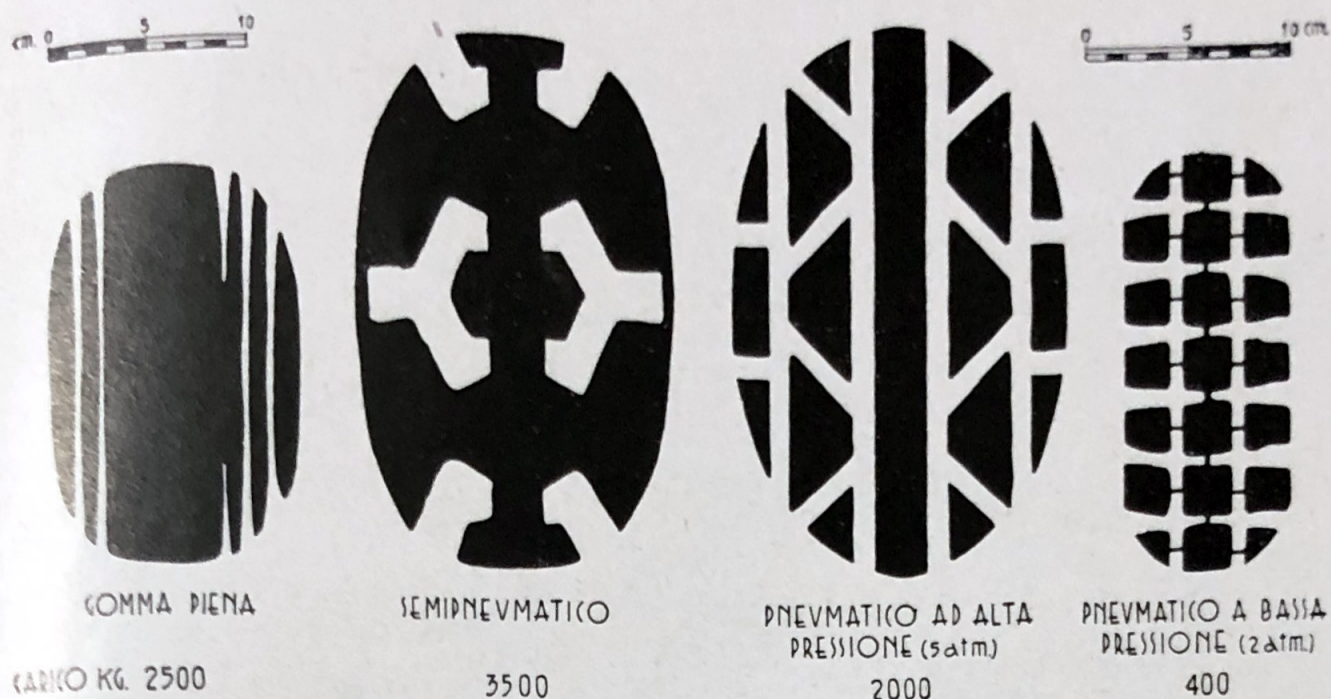



FIG. 3 - IMPRONTE CARATTERISTICHE DI DIVERSI TIPI DI GOMMATURA.

terne longitudinali, di determinate dimensioni, ricavate nello spessore della gomma. (Vedasi ad esempio il tipo della fig. 1).

2) In una data proporzione tra l'area dell'impronta che la gomma lascia sulla strada ed il carico cui la ruota è soggetta. Sono stabiliti due limiti: non più di 10 chilogrammi di carico per centimetro quadrato d'impronta rispetto al carico massimo d'esercizio, mentre per carico doppio di quello d'esercizio non si deve superare il limite di 13 chilogrammi per centimetro quadrato d'impronta.

Si comprende che l'accertamento di questi requisiti va fatto per ogni tipo di semipneumatico che l'industria voglia produrre e porre in commercio. Si comprende anche come si tratti di misure delicate, che non si possono fare se non in un Laboratorio adeguatamente attrezzato. Di questi controlli venne incaricata un'apposita Commissione costituita d'alti funzionari del Ministero delle Comunicazioni; e quanto al Laboratorio quel Ministero faceva ricorso a quello dell'Istituto Sperimentale Stradale del Touring Club Italiano e del R. Automobile Club d'Italia, officiandolo ad attrezzarsi all'uopo.

L'invito fu accolto dai due Enti che provvedono a quell'Istituto, e nell'anno scorso venne appositamente installata nel detto Laboratorio un'apposita macchina, di cui dà un'idea la fig. 2.

Il funzionamento è ovvio: il pistone che si vede in alto, azionato dalla pompa che si scorge a sinistra, comprime un piatto metallico contro la gomma da provarsi, che viene cosparsa sopra una certa larghezza di nerofumo. Tra il piatto e la ruota viene interposto un foglio di carta, sul quale la ruota lascia la impronta. Si fanno due prove: una alla pressione d'esercizio indicata dalla fabbrica, l'altra a pressione doppia. Si misurano le aree delle due impronte con un « planimetro », e si calcolano i rapporti delle pressioni alle relative aree. La gomma viene collaudata se quei rapporti non superano rispettivamente i limiti di 10 kg. e 13 kg. per centimetro quadrato. Si comprende che la ruota si deforma sotto il carico, e la pressione deve crescere gradualmente a misura che la gomma cede. Il tipo speciale della pompa consente di condurre questa operazione con grande delicatezza.

L'Istituto ha profittato di questa macchina per uno studio comparativo sui vari tipi di gomme, pubblicato nella rivista « Le Strade », del T. C. I. (1). Sono tolte di là le fig. 3 e 4. La fig. 3 dimostra il tipo delle impronte che si ricavano con una gomma piena, un semipneumatico, un pneumatico ad alta od a bassa pressione. La fig. 4 presenta un diagramma che dimostra il comportamento di codesti vari tipi di gomme sotto carichi crescenti. Nel senso orizzontale sono portati i carichi d'esercizio e nel senso verticale i carichi unitari per centimetro quadrato. Il diagramma dimostra nettamente come il semipneumatico abbia caratteristiche intermedie tra quelle della gom-

---

(1) Fascicolo di Dicembre 1932, pag. 345.

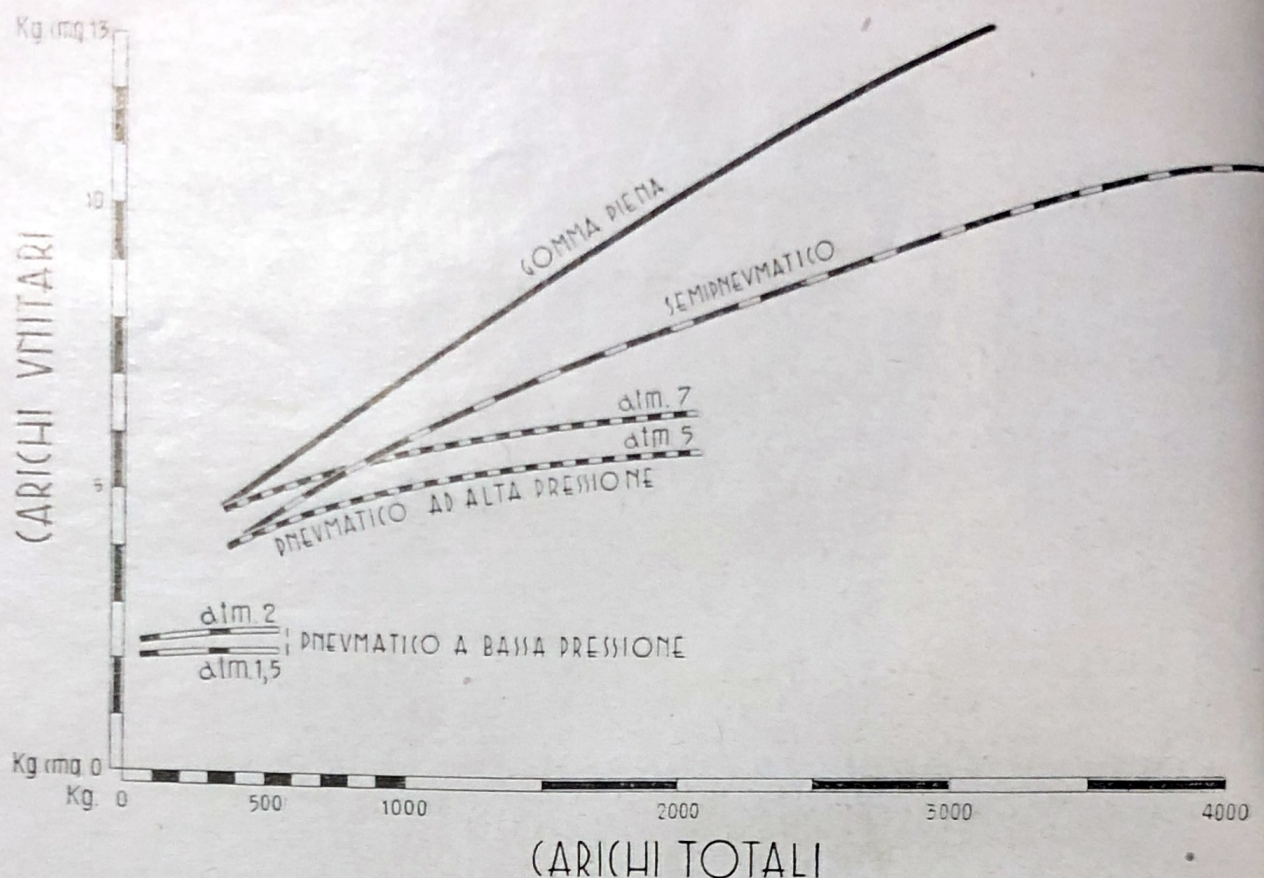



FIG. 4 - DIAGRAMMA DEL COMPORTAMENTO DEI VARÎ TIPI DI CERCHIONI DI GOMMA SOTTO DIVERSI CARICHI.

ma piena e del pneumatico ad alta pressione. Il pneumatico a bassa pressione, che dà luogo a carichi unitari bassissimi, non interessa gli autoveicoli pesanti e figura in questo studio a semplice titolo di confronto.

Tornerebbe certo interessante pei lettori il completare questo confronto fra i risultati delle prove di laboratorio con un confronto tra i comportamenti dei vari tipi di gomma al vero, cioè in servizio su strada, nelle varie condizioni pratiche ed a varie velocità. Anche codesti studi vennero fatti in vari paesi, ma la relativa tecnica sperimentale non è più così ovvia come quella per le prove statiche, ed un riassunto anche rapido non potrebbe essere contenuto in poche pagine. Ma per darne un'idea, si riporta nella fig. 5 uno dei molti diagrammi che riassumono un poderoso lavoro sperimentale eseguito per conto di un'« Associazione Svizzera d'utenti d'autocarri » nel quale diagramma sono poste a confronto le ampiezze delle oscillazioni impresse al piano stradale dal passaggio d'uno stesso veicolo con ruote munite di gomme dei vari tipi ed a varie velocità. Si veda quale enorme differenza corre tra i pneumatici e le gomme piene, e come i semipneumatici s'accostino piuttosto a quelli che a queste.

FIG. 5 - INFLUENZA DELLA VELOCITÀ SULLE VIBRAZIONI INDOTTE SUL PIANO STRADALE DAI TRE TIPI FONDAMENTALI DI GOMMATURA.

I. VANDONE

LA VIA DELL'IMPERO A ROMA

Aggiungere un'insigne bellezza a Roma; compiere un lavoro che riscuota solo entusiastiche approvazioni da ogni ceto di cittadini; deliberare un'opera di decoro e di omaggio al monumento di fama mondiale e risolvere nello stesso tempo un annoso e improrogabile problema del traffico; aprire una via recentissima e vederla di colpo affollata quanto le vecchie e abituali arterie della città: tutto ciò è il miracolo compiutosi nella Capitale nel X anniversario della nostra Rivoluzione delle Camicie Nere.

Il Duce, che di Roma sente tutto il fascino, che desidera fare di Roma la più bella e la più viva città del mondo, ha, con questa opera da lui voluta, risolto un secolare problema, appagato il voto di ogni studioso e di ogni amante delle nostre antiche memorie.

Dritta ed ampia, la Via dell'Impero congiunge Piazza Venezia col Colosseo: il centro cioè della città e il più cospicuo e celebre dei suoi monumenti.

Questo solo risultato basterebbe a giustificare il grande lavoro. Il Colosseo, infatti, era come segregato da Roma: vi si giungeva attraverso vie strette, sordide e misere; non si riusciva da nessuna parte a vederlo da lontano, ed esso è di quei monumenti che quanto più si contemplano da lungi, tanto più rivelano la loro immensità. Ma quanta bellezza, quanta storia si presenta oggi allo sguardo ammirato del passeggero durante quel percorso! La via, infatti, attraversa per tutta la sua lunghezza la regione dei Fori Imperiali. Piazza Venezia, si sa, era fuori della Roma repubblicana, quella che aveva la cerchia di mura attribuita dalla tradizione a Servio Tullio. Esse scendevano dal Quirinale a Magnanapoli, dove sono tuttora conservate una posterula e un tratto del muraglione e, attraversata l'area del Foro Traiano, raggiungevano il Campidoglio, che dalla parte di Piazza Venezia aveva l'Arce, alla quale fu poi addossato il Monumento a Vittorio Emanuele.

ROMA - VIA DEL TEMPIO DELLA PACE, DIETRO LA BASILICA DI COSTANTINO, CON IL TERRAPIENO DI VILLA RIVALDI, PRIMA DELL'APERTURA DI VIA DELL'IMPERO.

Davanti a questi colli si apriva la pianura fino al Tevere, cioè il Campo Marzio, già, come dice il nome, piazza d'armi, che poi, ampliandosi la città, cominciò ad essere occupato con fabbriche e, dopo essere stato un quartiere di Roma imperiale ricco di monumenti, è diventato il cuore della Roma papale. Dove è dunque il Foro Traiano vi era lo sbarramento dell' aggere appoggiantesi al Quirinale, il quale colle, in quel punto, un tempo si avanzava fino quasi a toccare il Campidoglio.

Se vogliamo dunque avere un'idea delle vicende della zona, occorre anzitutto che partiamo non da Piazza Venezia, ma dal Foro Romano o, per restare su Via dell'Impero, dalla metà di essa, dove è l'incrocio con Via Cavour. In quel punto c'era una via popolare,

(fot. Arch. Antich. e B. Arti, Roma)

ROMA - LA FRONTE POSTERIORE DELLA BASILICA DI COSTANTINO LIBERATA COMPLETAMENTE.

animatissima, l'Argiletum, che dal Foro si dirigeva verso la Suburra, col tracciato della moderna Via della Madonna dei Monti. Tutto il tratto tra essa e le mura serviane, o meglio quella propaggine del Quirinale, era occupato da case, quando Cesare, desiderando dare a Roma un monumento degno della gloria che si era fatta nelle Gallie, incaricò Cicerone di comprargliene un gruppo per avere l'area necessaria. Sappiamo la cosa da una lettera di Cicerone ad Attico, nella quale ci dice che pagò la somma enorme di 60 milioni di sesterzi, cioè, al corso corrente, quasi una cinquantina di milioni di lire, il che porterebbe a un prezzo di circa 5000 lire al metro quadrato. Ma: *cum privatis non poterat transigi minore pecunia*, cioè « con i proprietari non si po-

(fot. Arch. Antich. e B. Arti, Roma)

IL CRANIO DI ELEFANTE PREISTORICO SCOPERTO IN VIA DELL'IMPERO, DIETRO LA BASILICA DI COSTANTINO.

ROMA - L'INTERCAPEDINE DIETRO LA BASILICA DI COSTANTINO, RITROVATA NEGLI ULTIMI SCAVI.

teva combinare a minor prezzo » commenta Cicerone, per prevenire lo stupore che dovevano senza dubbio suscitare in Attico simili cifre. Un episodio che ci fa penetrare nel mondo degli affari di duemila anni fa.

E, per le sontuose fabbriche, si spesero altri 40 milioni di sesterzi, cioè un altro bel gruzzolo di milioni di lire nostre! Questo solo basta a farci capire la magnificenza dei Fori Imperiali, i quali finirono con l'esser tutti di un tipo, si può dire, unico: un tempio votivo nel mezzo, fiancheggiato da portici e botteghe che si aprivano sulla piazza antistante al santuario. In questo di Cesare il tempio fu dedicato a Venere Genitrice e presto divenne un vero museo di opere d'arte.

Lo scopo di queste costruzioni era di dare un ampliamento al Foro Romano, divenuto troppo stretto per la fervida vita di Roma ormai capitale del mondo. Succeduto a Cesare l'imperatore Augusto, questi costruì un nuovo Foro, mettendovi al centro il tempio di Marte Ultore, cioè Vendicatore, da lui offerto in dono votivo la notte che precedette la battaglia di Filippi in cui la sconfitta e poi il suicidio di Bruto vendicarono l'assassinio di Cesare.

Il Foro di Augusto fu costruito oltre quello di Cesare, ma con diverso orientamento, perchè, mentre questo era parallelo al Foro Romano, il nuovo fu pensato perpendicolare, in modo che la Via che partiva dal Foro Romano e passava davanti alla facciata del tempio di Venere Genitrice veniva ad avere per sfondo quello di Marte Ultore. Questo tempio fu un capolavoro di architettura; mai Roma aveva visto nulla di più grandioso. Quelli superbi che erano stati fino allora l'indiscusso vanto delle città dell'Asia Minore ebbero un compagno nell'Urbe. Ai fianchi due ampie gallerie coperte, il tutto appoggiato a un enorme muraglione, ancora superstite, che divideva il Foro dalle case sulle pendici del Quirinale e della Suburra.

I successori di Augusto: Tiberio, Caligola, Claudio si occuparono della nuova reggia sul Palatino e di altri edifizi; Nerone — preso dalla follia, già cominciata con Caligola, di credersi un dio in terra, un sovrano della specie di quelli orientali di Persia o dei Faraoni

ROMA - LA VIA DELL'IMPERO, VEDUTA VERSO IL COLOSSEO. (fot. Brügner, Roma)

egizi, un essere cui tutto era lecito — volle dare a Roma un enorme palazzo reale, che comprendesse il Palatino e parte del Foro Romano, salisse sulla Velia, terza cima del Palatino, e da esso passasse alla attigua Carine e all'Oppio cima dell'Esquilino. Un'area assai più grande del Vaticano: sogno di un maniaco amante del fasto, che crollò miseramente con la sua morte.

Passato infatti il breve periodo di un anno del governo di Galba Ottone e Vitellio, il potere cadde nella salda mano di Vespasiano, che a Roma ebbe subito l'idea, per ingraziarsi il favore popolare, di distruggere l'opera di Nerone, limitando la reggia al Palatino, fabbricando nel laghetto del parco il Colosseo, l'immenso anfiteatro per saziare il popolo avido di divertimenti, addossando alla Velia e alle Carine il tempio della Pace dove mise la preda del Tempio di Gerusalemme, circondandolo di un Foro.

Il terzo e ultimo dei Flavi, Domiziano, riprese ancora, nella sua febbre edilizia, l'opera di sistemazione della zona, iniziando la decorazione della vecchia via, l'*Argiletum*, di cui già parlammo e cominciando a scavare le pendici del Quirinale a settentrione del Foro di Augusto.

La prima opera fu continuata e portata a compimento dal suo successore Nerva; e infatti il *forum transitorium* è più noto col nome di Foro di Nerva. Restano due colonne del portico con l'immagine della dea e un bassorilievo che la rappresenta come protettrice del lavoro. Vicino c'era il suo tempietto che, purtroppo, dopo esser rimasto in gran parte in piedi fino al principio del secolo XVII, fu distrutto per ordine di Papa Paolo V.

A Nerva succedette Traiano, il grande soldato e sovrano che fu a capo dello Stato dall'anno 98 al 117. Le vittorie sue maravigliose sul Danubio, la magistrale sapienza di governo lo fecero giustamente chiamare l'*optimus princeps*.

Mentre sull' ultimo resto superstite della *Domus Aurea* neroniana, sull'Oppio, innalzava le immense terme che dettero la forma definitiva a questa creazione della civiltà romana, pensò di costruire un altro Foro e precisamente nell'area a settentrione del Foro di Cesare e di quello di Augusto, riprendendo con un più ampio disegno il tentativo domizianeo. Il foro da lui progettato doveva consistere in un immenso Palazzo di Giustizia, preceduto da un'ampia piazza, in cui si entrava da un arco di trionfo, fiancheggiato da due gallerie coperte, come i *porticus* del Foro di Augusto. Oltre il Palazzo di Giustizia, che

ROMA - LA VIA DELL'IMPERO, VEDUTA VERSO PIAZZA VENEZIA.

fu la *Basilica Ulpia,* le due biblioteche, greca e latina, e in fondo un tempio che questa volta dedicarono allo stesso Traiano divinizzato.

Per tale superba opera necessitava un'area vastissima e si pensò di togliere di mezzo addirittura quella propaggine del Quirinale in modo da collegare il piano dei Fori di Vespasiano, di Augusto e di Cesare con il Campo Marzio ormai pieno di edifizi pubblici e di ville. Sparì così in quel punto ogni vestigio di mura e di aggere serviano: solo restò il sepolcro di Bibulo, al principio del suburbio, che è sopravissuto a tutte le vicende e che giustissimamente si conserva tuttora *in situ,* presso il Monumento a Vittorio Emanuele. Per il taglio del Quirinale furono necessarie opere di sostruzione, delle quali approfittò la genialità degli architetti romani per creare i Mercati Traianei, di cui non è questo il momento di parlare. Giustamente vollero i superstiti che Traiano fosse sepolto nel centro del suo Foro e la sua urna fu collocata ai piedi della colonna centenaria, che, come dice l'iscrizione, dimostra quale fosse l'altezza del colle spianato. Attorno al suo fusto, trovandosi essa tra le due biblioteche, si pensò di arrotolare un volume, affinchè il popolo avesse l'illustrazione delle due grandi guerre Daciche. Fu creato così uno dei capolavori dell'arte antica, fonte inesauribile di conoscenze dell'esercito romano e delle sue imprese.

Roma ebbe con queste successive opere l'insieme più ricco che mai fosse stato al mondo e l'eco dell'ammirazione dei contemporanei e dei posteri è giunta fino a noi; ma l'abbandono secolare, le devastazioni, i terremoti ebbero finalmente vittoria anche su essi. Tutto s'interrò: solo emergevano superstiti la colonna Traiana, le tre del Tempio di Marte Ultore presso il muraglione di cinta e i resti del tempio di Minerva e del Foro Transitorio. La zona si coprì, presso il Campidoglio, di casette, di conventi e di chiese. Tra esse, notevoli quelle sul Foro Romano che, adattando al nuovo culto i vecchi edifizi, li salvarono dalla rovina. Il Priorato dei Cavalieri di Rodi si installò sul Foro di Augusto; nel Cinquecento il Cardinale nipote di Pio V, Alessandro Bonelli, aprì due vie in croce, che da lui furon dette Via Alessandrina e Via Bonella; nel 1640 Pietro da Cortona, per incarico dell'Accademia di S. Luca costruì sopra la chiesa di S. Martina che si era annidata nel *secretarium Senatus,* la Chiesa di S. Luca dalla mirabile, armonica cupola. Ma il quartiere restò misero, tetro, sempre più umilmente abitato. Lo scavo napoleonico di parte del Foro Traiano si limitò all'area di due vecchi conventi nei pressi della Colonna.

ROMA - LE VECCHIE CASE, ORA ABBATTUTE, CHE SORGEVANO SUL FORO DI CESARE.

Perfino nei progetti di sistemazione della zona archeologica questa regione era considerata del tutto secondaria, anzi restò esclusa nella maggior parte. Solo nel 1911 Corrado Ricci, allora direttore generale delle Antichità e Belle Arti, fece il progetto di liberare il Foro di Augusto e parte del Traiano; progetto che, dopo l'avvento del Fascismo, potè essere ripreso per cura del Governatorato di Roma, sotto la personale direzione del Ricci, presidente della nostra piccola commissione di studiosi e animatore infaticabile dell'insigne opera.

La volontà del Duce vinse ogni ostacolo e i lavori iniziatisi nel Foro di Augusto, proseguiti in quello di Traiano con la scoperta dei Mercati Traianei, continuati nel Foro di Nerva e in quello di Cesare si compivano rapidamente, quando, Governatore il Principe Francesco Boncompagni-Ludovisi, fu ideata la grande strada fino al Colosseo che con audacia mussoliniana è stata portata a compimento mercè l' operosità degli Uffici Edilizio e delle Belle Arti del Governatorato. Per tracciarla, oltre all'abbattimento di un intero quartiere di case e di due chiesette, si dovette ripetere verso mezzogiorno l'opera di Traiano: spianare un'intera collina al congiungimento della Velia, con le Carine in modo da mettere in diretta comunicazione l'area dei Fori col Colosseo.

Su questa collina nei tempi imperiali erano stati costruiti il grande Tempio Adrianeo di Venere e Roma dalla parte del Palatino e, vicino, il più grande degli edifizi del terzo secolo, la basilica di Massenzio, portata a compimento da Costantino, in cui la costruzione romana a mattoni raggiunse le più alte vette. Tra la basilica e la collina fu lasciata un'intercapedine percorsa da una strada; ma, adattato il luogo a villa dei Rivaldi, per ampliarla, la intercapedine era stata colmata e un bastione di terra addossato alla basilica. In quel dedalo di viuzze, presso una latrina pubblica e un deposito della nettezza urbana, la superba basilica nella fronte posteriore, la sola integra, appena si vedeva.

Eccola ora completamente liberata con le altissime arcate, la grande abside, le finestre, una delle quali per necessità è stata adattata a nuovo ingresso da quel lato. Ed ecco convenientemente sistemato, dalla parte che già era verso il colle, ora sparito, il muro di sostegno. Tra esso e la basilica ci si presenta la veduta dell'intercapedine (una delle più

(fot. Arch. Antich. e B. Arti, Roma)
ROMA - IL PALATINO VISTO DA VIA DELL'IMPERO, ATTRAVERSO UN'ARCATA DELLA BASILICA DI COSTANTINO.

(fot. Arch. Antich. e B. Arti, Roma)
ROMA - SISTEMAZIONE DELLA COLLINA TAGLIATA PER L'APERTURA DI VIA DELL'IMPERO, ALLA VILLA RIVALDI.

(fot. Arch. Antich. e B. Arti, Roma)

ROMA - LA PARTE SCAVATA DEL FORO DI CESARE.

suggestive dell'antica Roma), risorta dal completo interramento ed oblio. Tutto il colle, per l'intera larghezza della nuova arteria, è stato spianato in quel punto. Si sono dovuti sacrificare alcuni avanzi della *Domus Aurea* di assai secondaria importanza e, in compenso, approfondendosi lo scavo, si è fatta un'assai interessante scoperta: lo scheletro di un elefante dell'età quaternaria, di uno di quei pachidermi che per la zona dove poi sorse Roma forse assai numerosi si aggiravano secoli e secoli prima che sorgesse la città.

Finito il taglio della collina, le pendici sono state sistemate dal Muñoz nello stesso modo come avevano fatto gli antichi qualche metro più avanti: il muraglione con una fontana e grandi nicchie sostiene ciò che resta di Villa Rivaldi. Così Via dell'Impero si apre dritta grandiosa superba verso il Colosseo: quel gruppo di case alla sinistra deve ancora sparire, sia per completare la visione del Foro di Augusto sia per dare l'area per il nuovo palazzo del Partito Fascista e della Mostra della Rivoluzione.

Oltre alla veduta principale, bellissima è quella del Palatino con i giardini Farnese tra le rovine, specialmente quale la si gode dalle arcate della Basilica di Costantino.

Torniamo verso Piazza Venezia: ecco in fondo il Palazzo Venezia, con la torre quadrata e la finestra della sala dove il Duce lavora al Governo della Nazione. A destra il Foro di Augusto, a sinistra il Foro Romano con la Curia (S. Adriano), la cupola di S. Luca, il Campidoglio, il Monumento a Vittorio Emanuele.

Ai piedi di questo era il lurido quartiere di Via Marforio, oggetto di studio e... di disprezzo degli stranieri beffardi. Le vecchie case, che nulla conservavano più di bello o di pittoresco, ma offrivano solo lo spettacolo della sporcizia e della miseria, sono state finalmente abbattute. Sotto esse, coperte da un enorme cumulo di terra, sono apparse le rovine del Foro di Cesare, di cui si poteva dire fosse sparita ogni traccia, restando di esso solo visibili alcune arcate di tufo e travertino delle botteghe del lato sinistro. Benchè scavato finora solo per un terzo, il monumento è apparso straordinariamente inte-

(*fot. Arch. Antich. e B. Arti, Roma*)

ROMA - LA BASILICA DEGLI ARGENTARI NEL FORO DI CESARE.

ressante, con buona parte superstite delle costruzioni originarie. Nel centro, ma non isolato come pensava il Palladio, bensì addossato alla cinta esterna come credeva il Labacco, era il tempio di Venere Genitrice. Di esso, il cui scavo è stato in questi giorni ripreso per essere compiuto, sono apparsi già maravigliosi ruderi: l'aggettivo non è esagerato davanti ai marmi così finemente lavorati. Dal loro esame, l'arte era apparsa del II secolo del-

(fot. Anderson, Roma)

ROMA - LA COLONNA TRAIANA, IL CAMPIDOGLIO, IL MONUMENTO A VITT. EMANUELE RIUNITI IN UN'UNICA SUPERBA VISIONE.

l'Impero, e, con una di quelle coincidenze che talvolta premiano gli studiosi, un'epigrafe di Ostia ci ha confermato essere stato il tempio rifatto da Traiano e inaugurato nell'anno 113. Vicino al tempio sono riapparsi gli avanzi di una basilica, sicuramente la Basilica degli Argentari, cioè degli uomini di finanza, dai banchieri ai cambiavalute, una specie di Borsa di Roma antica, e vicino ad essa quelli di un'ampia sala, vero *albergo diurno* dell'età di Adriano, nuova prova della singolare modernità della metropoli di milleottocento anni fa!

Eccoci ritornati a Piazza Venezia, al fianco del Monumento di Vittorio Emanuele, che, un po' bianco ancora, è pur sempre un'alta affermazione architettonica. Ai lati sono state costruite le due esedre arboree, di cui quella a sinistra, guardando il monumento, copre una delle biblioteche traianee che è visibile e perfettamente protetta nei sotterranei. La veduta si fa oltremodo suggestiva. La colonna del saggio imperatore; la torre capitolina, col fascio e la croce; la mole vittoriana con la tomba del Milite Ignoto riuniscono in un solo ampio quadro le tre grandi età di Roma, i tre aspetti della vita sempre rinascente, sempre fiorente della Città Eterna.

GIULIO QUIRINO GIGLIOLI

FOLCLORE COLONIALE

LE ABITAZIONI DEI SOMALI

Tre sono i tipi di abitazione, oggi in uso fra le popolazioni della Somalia Italiana:

L'*haghal* o *horri;* il *mondul*, chiamato impropriamente dagli europei *tucul;* l'*arisc*, denominazione derivata dall'arabo, ma che però comunemente viene usata da tutte le popolazioni somale.

Il pastore somalo, che è di indole prevalentemente nomade, ha scelto per sè il tipo di abitazione che più si adatta al suo genere di vita, che è movimento continuo alla ricerca di pascoli e di abbeverate per il suo bestiame.

La denominazione di *haghal* (usata dalle genti Auia e Darot, abitanti la quasi totalità del territorio da Alula a Mogadiscio, di qui lungo la costa sino a Chisimaio e a nord verso Bardera, Lugh Ferrandi e Beletuen), e quella di *horri* (usata dalle popolazioni Rahanuin che abitano la zona di centro compresa tra Afgoi, Uanle Uen, Bur Acaba, Baidoa, Uddur e Dinsor) viene comunemente data al tipo più semplice di abitazione, a quello cioè che ognuno può farsi da solo, senza eccessivo lavoro nè spesa.

La caratteristica principale dell'*agal* è quella della sua facile costruzione e del vantaggio che offre di poter essere smontata rapidamente e trasportata senza fatica da una località ad un'altra. In altre parole l'*aghal* è per il somalo quello che per noi potrebbe essere la tenda.

Quindici o venti bastoncini, chiamati *dego*, estremamente flessibili e molto robusti, servono alla formazione dello scheletro della casa. Questi *dego* vengono infissi nel terreno per una ventina di centimetri, ed in modo da formare un circolo più o meno perfetto, del diametro approssimativo di due metri. Fissati i *dego* ad eguale distanza gli uni dagli altri, ed avuta cura di lasciare uno spazio maggiore tra due di essi, per situarvi la porta, gli stessi vengono curvati sino ad incrociarsi al vertice e quindi solidamente legati tra di loro a mezzo di legacci fatti di strisciole di pelle di agnello.

Allo scopo di rendere maggiormente solido lo scheletro dell'*haghal*, il mazzo dei *dego* viene ricinto da altri giunchi flessibili, a mezza altezza dal terreno.

Sull'ossatura così costruita, vengono disposte opportunamente quattro o cinque stuoie (*kebets*) fatte con foraggio secco (*durba*), che per la sua specialissima forma ha la proprietà di essere sufficientemente impermeabile.

Questa è la casa del nomade somalo, semplice come sono semplici il suo animo e la sua vita: piccolo rifugio che è tutto il suo patrimonio ed al quale egli è attaccato tenacemente.

Nell'interno dell'*haghal* l'indigeno costruisce il suo letto: sei robusti bastoni a forcella (chiamati *luga serir*), sporgenti dal suolo circa 30 centimetri, e sui quali vengono poggiati due solidi bastoni, per il senso longitudinale: a questi, trasversalmente, sono assicurate altre piccole stecche, le une vicine alle altre, sì da ottenere un solido traliccio.

Il letto è ora pronto: forse la rete metallica è poco elastica, ma in compenso è di una solidità a tutta prova.

Il materasso non è sempre della stessa foggia. Generalmente viene usata la pelle di bue, che, prima dell'uso, viene messa a macerare nell'acqua e cenere, ed indi tesa al sole per essere essiccata: le popolazioni abitanti lungo i fiumi adoperano invece più comunemente delle leggere stuoie fatte con i rami delle palme da cocco o consimili, tagliati longitudinalmente e ridotti a piccole stecche, conosciute sotto il nome di stuoie *olol*.

Come s'è detto in precedenza, questo tipo di abitazioni è proprio delle genti dedite per lo più alla pastorizia e che, per la loro speciale bisogna, debbono continuamente spostarsi da una località ad un'altra, a seconda dell'abbondanza o meno dei pascoli.

Quando un certo numero di queste *haghal* è raggruppato in una sola località, assume il nome di *hed* (Auia e Darot) o di *bulo* (Rahanuin).

Nessun speciale permesso deve essere richiesto alle Autorità Governative per la costruzione di queste capanne, e le stesse sono

UN VILLAGGIO DI « MONDUL » IN SOMALIA.

esenti dalla tassa annuale e da qualsiasi altro gravame erariale.

L'abitazione primitiva della quale si è fatto cenno, è anche molto usata dalle confraternite religiose che pure hanno, quale caratteristica principale, la continua mobilità. Gli *acuan,* o confratelli, per propagare la fede religiosa mussulmana tra le genti che non usano spostarsi dal territorio nel quale abitualmente vivono, usano viaggiare. Pur essendo vivo il senso di ospitalità che ogni buon mussulmano, per legge coranica, deve avere, l'*acuan,* all'atto della sua partenza si provvede del suo *aghal,* anche perchè, disponendo di una casa propria, la sua libertà non può essere in alcun modo ristretta o pregiudicata.

Il cammello serve al trasporto del leggerissimo materiale. Su di esso, oltre all'armatura del suo *haghal,* il somalo pone quelle poche suppellettili che gli sono necessarie: due o tre *tungi* (recipienti di legno o di terracotta) per l'acqua, qualche marmitta di terracotta (*deri*) per la cucina, le due pietre (*scid*) per macinare la dura, il mortaio di legno (*moia*) col lungo pestello (*col*), qualche piatto di legno (*hero*) e qualche altro oggetto.

E precedendo il suo cammello, sul quale ha ben assicurato il piccolo tesoro, questo infaticabile marciatore, con le braccia negligentemente appoggiate ad un bastone che tiene orizzontalmente sulle spalle, copre distanze notevoli con la flemmatica andatura di colui che non ha fretta e che va perchè tale è il suo destino.

Sovente s'incontra nella boscaglia un certo numero di *haghal* raggruppate assieme a mo' di villaggio. Ma la boscaglia non è la sola ad ospitare queste primitive capanne. Le stesse, con un certo carattere di maggiore stabilità, si trovano oggi frequentemente alla immediata periferia dei villaggi, ed albergano la parte più povera della popolazione, che è usa ai lavori più gravosi e più bassi.

***

Il secondo tipo di abitazione, quello più comune e che oramai ha « stilizzata » la casa somala, è il *mondul.*

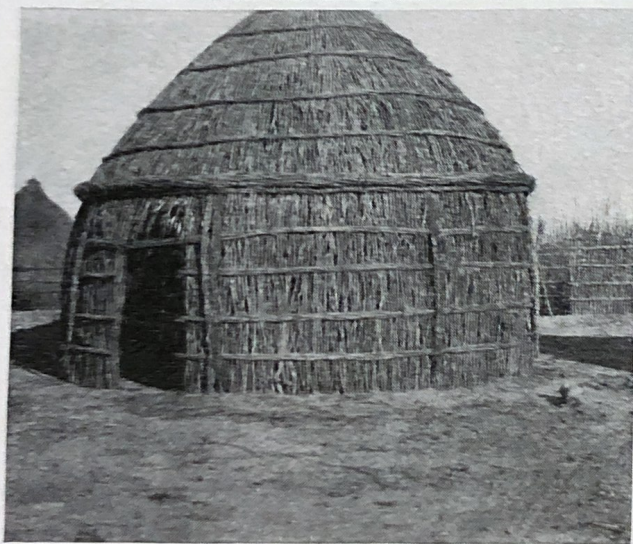
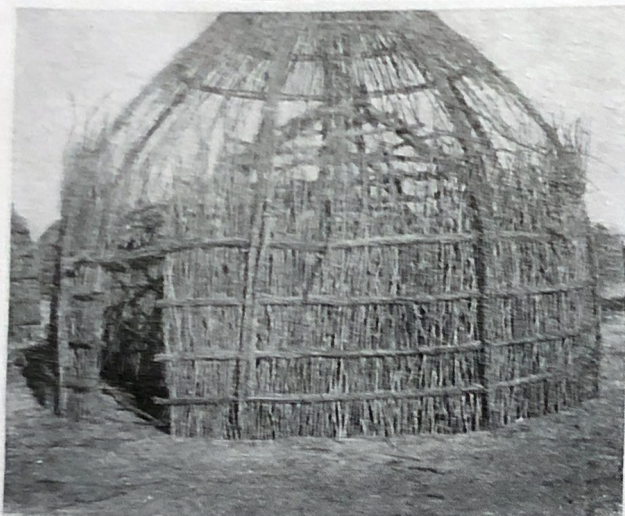
In somalo, *mondul* significa esattamente « molto lavoro ». Ed infatti la costruzione di questo richiede l'applicazione manuale di diverse persone e per più di una giornata: da questo appunto il somalo, che per tradizione e per istinto ama... veder lavorare, ha dedotta la denominazione che oggi è generalmente accettata da tutti.

La poca fantasia dell'indigeno, congiunta alla sua naturale ed innata tendenza conser-

vatrice, non offre una larga varietà. In tutto il territorio estesissimo di questa Colonia il *mondul* ha, tutte o quasi, le stesse caratteristiche di costruzione e di forma, che lo fanno assomigliare, visto un poco a distanza, ad un grosso uovo, a metà conficcato nel terreno.

LO «HAGAL» O «HORRI» È L'ABITAZIONE DEL NOMADE PASTORE SOMALO; ESSA SI ADATTA AL SUO GENERE DI VITA, CHE È MOVIMENTO CONTINUO ALLA RICERCA DI PASCOLI E DI ABBEVERATE PER IL SUO BESTIAME. È INFATTI DI FACILE COSTRUZIONE E PUÒ ESSERE SMONTATO CON FACILITÀ. IN ALTRI TERMINI, LO «HAGAL» È PER IL SOMALO QUELLO CHE POTREBBE ESSERE PER NOI LA TENDA.

Specializzati per tale costruzione sono gli indigeni di origine schiava; e questo perchè consuetudinariamente, il somalo di casta libera mal si adatta al lavoro manuale che egli ritiene non consono alla sua dignità.

Gli Elai, i Goscia, i Gheledi, gli Sciaveli ed in

TRE MOMENTI SUCCESSIVI DELLA COSTRUZIONE DI UN MONDUL.

genere tutti i figli del grande gruppo etnico Rahanuin, sono gli elementi più abili.

La presenza italiana in quei territori a poco a poco ha dato ordine anche alla costruzione dei villaggi, eliminando le irregolari disposizioni che rendevano i paesi simili ad un intricatissimo labirinto. Oggi anche il più piccolo villaggio, sia esso sede, o non, di Residenza, ha il suo « piano regolatore ». Perciò, per costruire è necessario chiedere un permesso all'Autorità del luogo, la quale inoltre stabilisce il posto dove deve sorgere la costruzione.

Esaurite le non laboriose pratiche burocratiche, si è pronti a dar mano al lavoro. Il terreno, per quella parte che è necessaria, viene accuratamente spianato: stabilito un punto, che sarà poi il centro del *mondul*, si fissa in questo un picchetto, al quale viene legata una funicella lunga in media sette piedi, e che porta all'altra estremità un secondo picchetto. Tenendo ben tesa la corda, si descrive una circonferenza perfetta, che serve quale base per la costruzione che dovrà essere eseguita.

Un *jambo* (piccola zappetta indigena) scava sulla traccia così ottenuta un solco della profondità media di centimetri 25 e della larghezza massima di 5.

In precedenza il costruttore ha provveduto a radunare sul posto dei lavori una sufficiente quantità di ramaglia verde, più o meno diritta, e della grossezza media di un pollice, chiamata in somalo *hod* (e dai Rahanuin: *girid*).

Fatta una prima scelta di queste verghette, l'indigeno provvede, servendosi di un affilatissimo *massar* (accetta indigena) a raddrizzare quelle che abbiano curve tali da rendere impossibile il loro uso. E per ridurle alla forma voluta, egli intacca con un taglio netto ed abbastanza profondo, dato dall'alto verso il basso, quel punto del *girid* che deve essere raddrizzato.

I *girid* vengono allineati, strettamente vicini gli uni agli altri, entro il solco precedentemente scavato, che a poco a poco viene riempito con terra e pietre calcaree, ben pressate. In alcune località della colonia, in quella cioè dove maggiormente infierisce il flagello delle termiti, i solchi vengono riempiti con calce e sabbia, allo scopo di impedire che le voraci formiche attentino alla stabilità del *tucul*.

Generalmente alla costruzione di un *mondul*, lavorano simultaneamente quattro individui, di modo che, mentre due di essi procedono all'allineamento dei *girid* gli altri due, legano man mano questi tra di loro. La prima legatura viene fatta ad una

altezza media dal suolo di cm. 20; da una parte e dall'altra della parete di ramaglia viene applicato un fascetto di quattro o cinque sottili verghette, che sono tenute strette da resistentissime radici, chiamate *hidid*, e che prima dell'uso vengono lasciate per qualche tempo in fusione nell'acqua e poi divise longitudinalmente in due.

Questo primo lavoro viene compiuto molto velocemente e quattro abili costruttori possono facilmente ultimare la base del *mondul* in una sola giornata. Alla prima fasciatura ed alla distanza media di cm. 20 l'una dall'altra, ne seguono altre tre. I vuoti eventualmente rimasti tra le verghe vengono riempiti con corti bastoncini, si che alla fine si ottiene una parete molto resistente ed abbastanza compatta.

Con la seconda parte del lavoro si inizia una fase più delicata che richiede operai specializzati ed esperti.

Il somalo, come in molte delle contingenze della sua vita, anche per questa ha la sua tradizione: la casa, così come per noi, è per il mussulmano — sia esso di casta libera o liberto — un simbolo di altissimo valore morale ed ogni sua parte rappresenta specificatamente una data cosa.

Infatti, l'insieme del *mondul* rappresenta la famiglia. Il palo centrale di sostegno del tetto, chiamato *tir*, viene paragonato al padre di famiglia: è infatti radicatissima la credenza che se per disavventura questo palo, che ha la funzione precipua di sostenere tutta la casa, avesse a subire avaria o si spezzasse, necessariamente anche la vita del padre di famiglia dovrà spezzarsi o per lo meno correre grave rischio. Mi hanno narrato gli indigeni, che predizioni del genere, per una stranezza del caso, si sono effettivamente avverate.

Allo stesso modo i raggi, che dalla metà del palo centrale si dipartono verso le pareti interne del tetto, vengono presi a rappresentare i figli ed i parenti di sangue della famiglia che abita nel *mondul;* se uno di questi raggi si spezza, la famiglia unanime corre ai ripari ordinando e facendo preghiere e scongiuri per tutelare i membri vicini o lontani della famiglia, ad uno dei quali essa pensa sia successo o stia per succedere qualche cosa di molto grave.

L'incendio del *mondul*, o comunque la sua distruzione, è presagio di grandissima calamità, ed il somalo credente si duole molto più per questa tema che non per la perdita stessa della sua casa.

LE TRE FASI TERMINALI DELLA COSTRUZIONE DI UN MONDUL.

Sempre per le sue tradizioni, e riferendosi a quanto fatto da Dio, che costruì la terra ed il cielo nel giorno di Domenica, il

somalo ama dare inizio ai lavori della sua casa appunto in questo giorno, e maggiormente è soddisfatto se riesce a portare a compimento la costruzione entro i sette giorni successivi.

Il palo centrale di sostegno, cioè il grosso tronco detto *tir*, del diametro medio di 10 cm. e della lunghezza approssimativa di tre metri, viene infisso nel terreno per circa quaranta centimetri, al centro esatto della costruzione. Questa operazione richiede una piccola cerimonia: il somalo abbiente chiede l'intervento del *cadi* (giudice religioso) e di qualche altro anziano; fa cuocere il *bun* (caffè con scorza messo a rosolarsi nel burro) e qualche volta sgozza anche un capretto. Dopo la rituale preghiera di benedizione, il capretto ed il *bun* vengono distribuiti ai presenti, mentre il *tir* viene spalmato con il grasso che ha servito per cucinare il caffè.

Il palo centrale non viene mai messo in opera nel giorno di venerdì, giorno che, per legge coranica, deve essere considerato di assoluto riposo.

A parte, si è provveduto nel frattempo alla costruzione del tetto. Servendosi delle stesse radici di cui è cenno più sopra, si forma una grossa treccia sufficientemente lunga. Vengono quindi apprestati alcuni rametti, scelti fra i più lunghi, e che, disposti a cerchio con tutte le estremità più grosse riunite verso il centro, sono fatti passare attraverso la treccia di radici, che si arrotola attorno a se stessa, a spirale.

Nel fare questo lavoro, il costruttore ha l'avvertenza di dare alle verghette una forte inclinazione verso il basso, si chè, a lavoro ultimato, si viene ad avere qualcosa come un grosso ombrello aperto, dalle stecche irregolari e fittissime.

Al centro e nella parte interna, viene applicato un grosso disco di legno, leggermente conico e forato nel mezzo, comunemente conosciuto col nome di *cabar*. Su di questo il buon mussulmano, scrive alcuni versetti del Corano o qualche massima del Profeta: « Dio protegga questa casa ». — « Sia benedetto chi entra nella casa del mussulmano » — « La casa è luogo sacro e deve essere onorata », ecc.

Un'ultima solida legatura, e lo scheletro del tetto è pronto ad essere sistemato.

Esso, infatti, viene dolcemente portato ed infilato alla sommità del palo centrale, che in precedenza, e per un tratto di dieci centimetri, è stata opportunamente affinata, in modo tale da lasciare un netto scalino, che possa agire da arresto alla corona del tetto. Dal *cabar* partono inoltre sette od otto lunghe trecciole di radici, disposte ad eguale distanza e che dovranno servire ad unire fra loro le due parti, inferiore e superiore, del *mondul*.

Il lavoro è ora di molto semplificato. Basta continuare a disporre tutt'intorno al tetto, ed in continuazione alle superiori, tante altre bacchette quante ne sono sufficienti a dare alla copertura del *mondul*, una rigida compattezza. Anche queste verghe, ma solo dalla parte interna, vengono tenute assieme da un sistema di sette fasciature circolari.

A mano a mano che si procede nel lavoro di rifinitura del tetto, dall'interno vengono alzati i raggi di sostegno del medesimo: questi, che si chiamano *riedin* (in Rahanuin: *lulabe*), partono dal palo centrale (*tir*) all'altezza di due metri da terra, basando su di una apposita scannellatura, e volgono una delle estremità, fatta a forcella, verso l'alto contro le pareti interne della copertura, alle quali vengono solidamente legati.

Un'ultima grossa fascia di radici viene applicata al punto esatto di congiunzione del tetto con le pareti, ed ha per compito quello di servire di arresto al foraggio che verrà posto a ricoprire il *mondul*. Questa fascia, nella fantasiosa dialettica somala, viene denominata *afgnias* (bocca di coccodrillo).

La prima squadra di lavoratori, a questo punto, ha ultimato il suo compito e deve essere sostituita da una seconda, specializzata nella copertura.

La ricerca del foraggio necessario allo scopo, non è certo eccessivamente laboriosa. La Somalia produce in abbondanza un'alta erba cilindrica, chiamata *àos* o *hes*, molto resistente e dell' altezza media di 60 cm. Questa, quando è secca, risulta ricoperta da una lucidissima veste perfettamente impermeabile.

L'indigeno trae l'*àos* dal terreno assieme alle sue radici e forma tanti grossi mazzi, che lega con corteccie flessibili di albero. Il foraggio, prima di essere messo in uso, viene lasciato per qualche tempo immerso in un recipiente di acqua, per renderlo maggiormente malleabile.

Si comincia a disporre i mazzi di foraggio,

LO SCHELETRO DI UN « ARISC » PRIMA DELLA COPERTURA DEL TETTO E DELLE PARETI.

iniziando dalla fascia chiamata *afgnias* e salendo a mano a mano verso il vertice. Ogni mazzo viene assicurato al tetto mediante legature, una a metà ed una alla base, e poi appiattito con l'aiuto di una spatola di legno, che picchietta sull'insieme del fascio, sì da ottenere uno spiovente leggermente digradante verso l'esterno.

Giunti che si sia con il foraggio al vertice della costruzione, gli ultimi mazzi vengono solidamente legati a tre o quattro riprese e su essi viene poggiato un grosso anello di calce e di sabbia, chiamato *dovol* (tappo).

La casa è in tal modo pressochè ultimata, ma occorrono ancora altri lavori di finitura. Il terreno, all'interno, viene coperto da uno strato di sabbia e pietrisco fine, leggermente bagnato e vigorosamente battuto, in modo da acquistare un'ottima consistenza, che diventerà poi maggiore con il continuo uso.

Il *mondul* generalmente non ha finestre, ma solo la porta. Nel corso della costruzione viene lasciata un'apertura di circa 70 cm. di larghezza ed alta al massimo un metro. A questa viene applicato un telaio rettangolare formato da piccoli muraletti, spianati ed incastrati gli uni negli altri. La porta è fatta di tavolone dello stesso legno (ricavato da piante chiamate *beidi* o *calan*) inchiodate o legate le une vicine alle altre e che alle due estremità di un lato recano due perni che vanno a giocare in due alvei corrispondenti, praticati nel telaio.

Per la intonacatura delle pareti — lavoro compiuto dalle donne — a seconda delle regioni, ed in rapporto stretto con le particolarità del terreno, viene usata terra rossa di termitaio (*arergodut*) o terra nera fine (*ararmedò*). Questa viene rudimentalmente setacciata con le mani per togliervi le pietre ed i groppi troppo induriti, indi messa in un grosso mortaio di legno e pestata da due donne, a tempi ritmicamente alternati, con due lunghi pestelli, sino ad aver ridotta la massa ad un pulviscolo fine ed uniforme.

Quando si è ottenuta una buona quantità di terra, alla stessa viene aggiunto altrettanto sterco fresco di bovini, ed acqua: il tutto viene vigorosamente impastato a mano, e quindi plasmato internamente ed esternamente alle pareti. Questa malta, data appunto la sua speciale costituzione, anche quando essiccata, conserva un'ottima elasticità ed aderisce perfettamente alla ramaglia.

Nei centri più civili, al *mondul* si dà una mano di calce. Ma questa usanza, forse per-

chè dispendiosa, è limitata a soli pochi centri della costa.

La casa è così pronta per essere abitata.

La questione delle suppellettili casalinghe non ha certo una grave importanza per il somalo, che sa fare a meno di molte cose, eccezion fatta del letto. E quindi, generalmente, nell'interno delle abitazioni dei somali si riscontra un solo letto e qualche cassetta vuota, facente funzione a volta di tavolo ed a volta di sedia. Qualche recipiente di terracotta, (*tungi*), per l'acqua, qualche marmitta, le inevitabili pietre da macina, e poche altre cose.

Abitualmente il *mondul* nel suo interno viene diviso in due parti eguali, con tramezzo chiamato *ilhir* (*gandop* dai Rahanuin) fatto con pelli secche di bue, a metà conciate; si viene così a tener divisa la camera da letto dal resto dell'appartamento.

L'ubicazione della porta non segue una regola fissa. Di consuetudine essa è rivolta verso l'est. Il letto deve essere messo in modo che il dormiente non rivolga i piedi alla parte della Mecca, perchè questa sarebbe considerata grave offesa al Profeta.

Proprio di sole pochissime località della Colonia è il *mondul* chiamato *gheledi*. In tutto simile a quello che abbiamo finito di descrivere, ha di particolare solo il tetto che è più allungato e finisce con una coda volgente leggermente verso il basso. Anche pochissimo in uso è il sistema di raggruppare più *mondul* assieme a mezzo di corridoi di ramaglia che permettono di passare da un locale all'altro senza essere visti.

Attorno al *mondul*, e per stabilire nettamente la proprietà della casa, viene alzata una *zeriba* (stecconata di ramaglia) che ripara dalla vista esterna i necessari servizi sussidiari della casa, quali cucina, bagno, ricovero di qualche bovino e di qualche capra durante la notte, ecc.

La porta della *zeriba*, durante il giorno specialmente, resta di consuetudine aperta: questo a dimostrare che l'ospitalità è sempre pronta, per chiunque la chieda. L'amico, il parente o il viandante, prima di oltrepassare la porta, e restando sul limitare di essa, chiede ad alta voce: *oddi?* (permesso?) al che il padrone o chi per esso, anche senza vedere chi abbia parlato, risponde invariabilmente: *odden* (è permesso).

L'ospitalità fra le genti mussulmane, è tenuta in grandissima considerazione e chi cercasse di esimersi da questo onere, sarebbe additato al disprezzo dei conterranei.

***

L'ultimo tipo di costruzione, il più evoluto, per così dire, è l'*arisc*.

La costruzione di questo non si differenzia di molto da quella del *mondul*. L'*arisc* ha forma rettangolare, con tetto a due spioventi, della lunghezza generalmente di metri otto; esso è largo al massimo tre. Reca al centro una serie di *tir*, sui quali poggiano i piccoli *burti* (bastoni) che devono formare lo scheletro del tetto. La copertura è fatta con ramaglia.

Consuetudinariamente l'*arisc* ha due porte nella parete centrale più lunga. Data la sua ampiezza, e per meglio arieggiare l'ambiente, può anche avere delle piccole aperture a mo' di finestre.

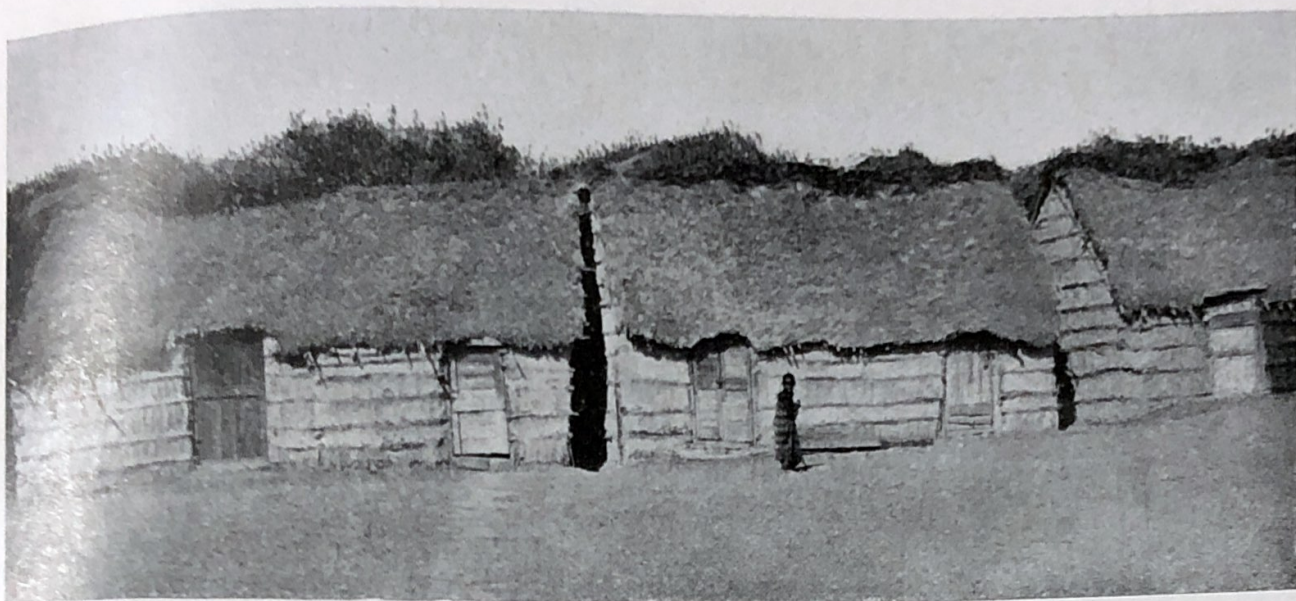
Questa costruzione, che ha un aspetto già molto più simile alle nostre baracche, serve di regola per magazzino o per negozio: in molti villaggi della costa e dell'interno è anche adibita ad abitazione.

I prezzi del materiale di costruzione, così come le mercedi corrisposte ai lavoratori, variano di regione in regione, essendo per naturale conseguenza più forti verso la costa e nei centri di maggior movimento, che non nell'interno.

Per poter dare una idea abbastanza precisa dell'esborso da sostenersi per tali costruzioni, ho cercato di fare una media delle spese che si incontrano in un villaggio dell'interno, per questo lavoro, e sono giunto alla conclusione che un *mondul* di media grandezza richiede normalmente una spesa che si aggira dalle 320 alle 350 lire. È una casa modesta, sì; ma a buon mercato!...

***

Sia il *mondul*, sia l'*arisc* hanno una durata sufficientemente lunga. Basta aver cura, si capisce, di mantenerlo in efficienza, ritoccando l'intonacatura, sorreggendo le pareti se acquistano pendenze troppo accentuate e così via.

Il *mondul* come l'*arisc*, a differenza del *hagal*, sono soggetti al pagamento della tassa immobiliare.

UN GRUPPO DI « ARISC », (BARACCHE) DELLA SOMALIA.

Come unità di misura si prende la porta. Una costruzione che ne abbia più di una, pagherà tante quote annuali, quante sono le porte. I gruppi di capanne, sino al totale di dieci, sono però esenti dal pagamento della tassa erariale.

Piano piano, però, anche questi tipi di abitazione, con la venuta del colonizzatore, vanno perfezionandosi, eliminando qualcuno dei difetti inerenti alla costruzione che da tempo immemorabile si tramandavano quei rustici ingegneri per un tradizionale sistema di lavorazione. Ma se la costruzione ne viene ad acquistare in solidità o in durata, perde d'altro canto alcune di quelle sue prerogative, che, appunto perchè semplici e rudimentali, esteticamente più appagavano l' occhio del continentale il quale vuole vedere l'Africa, come la descrivono i libri di avventura e di viaggi.

CARLO COSTA

(*Fotografie dell'Autore*).

IL TOURING STA ORGANIZZANDO

Due Escursioni automobilistiche in Sicilia

(*vedere il foglio colorato di propaganda accluso al presente fascicolo*)

Il concentramento degli escursionisti verrà fatto rispettivamente a Palermo e Messina, donde si inizierà a tappe il giro automobilistico dell'Isola, visitandone le località più interessanti dal lato storico, artistico, archeologico e folcloristico.

La *prima comitiva,* con una percorrenza complessiva di 1200 chilometri, visiterà Palermo, Piana de' Greci, Monte Pellegrino, Mondello, Monreale, Segesta, Calatafimi, Trapani, Monte S. Giuliano, Marsala, Selinunte, Agrigento, Caltanissetta, Enna, Caltagirone, Siracusa, Pantalica, Catania, l'Etna, Taormina e Messina.

La *seconda comitiva,* con una percorrenza complessiva di 1200 chilometri, compirà il giro in senso inverso, con una lievissima variante.

Chiedere l'opuscolo programma alla Direzione, inviando francobollo postale da L. 0,50.

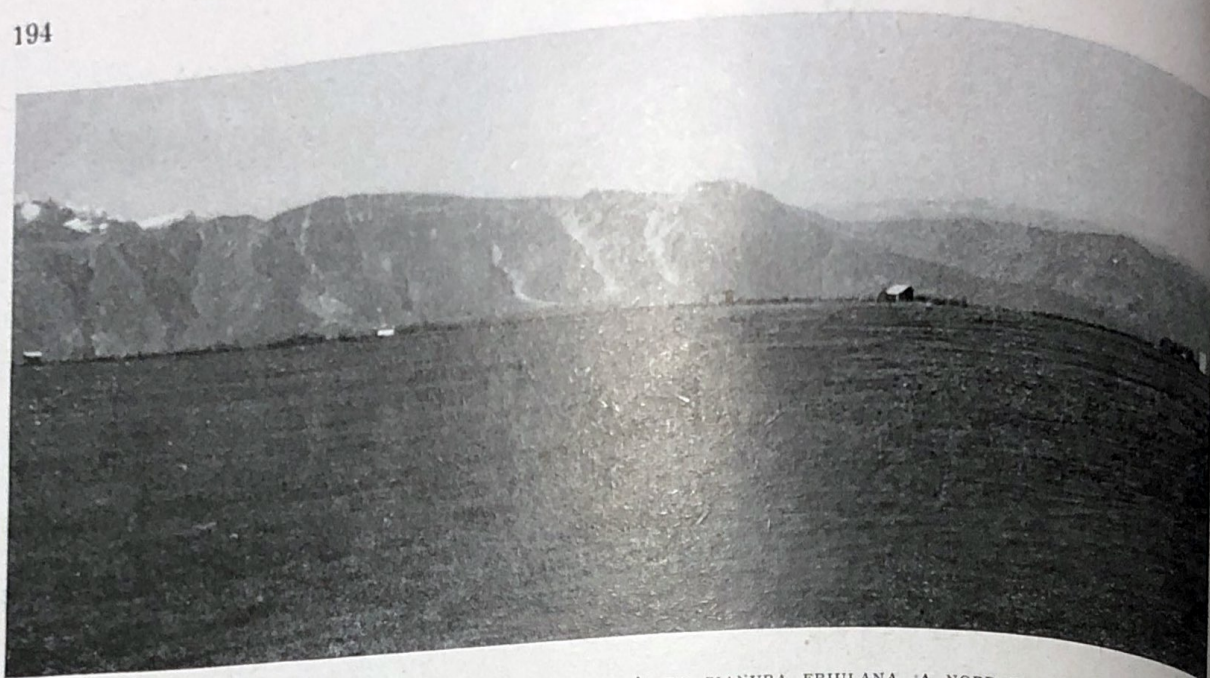



FIG. I - IL BRULLO PAESAGGIO DEI « MAGREDI » NELL'ALTA PIANURA FRIULANA, A NORD DI PORDENONE.

LA ZONA DELLE "RISORGIVE" NELLA PIANURA PADANA

Per chi viaggi ad occhi aperti attraverso alla Valle Padana, uno degli spettacoli più sorprendenti è quello della varietà del paesaggio ad onta della uniformità morfologica della pianura.

Questa varietà è dovuta soprattutto alle acque, sia costrette entro i giganteschi argini dei maggiori suoi fiumi, sia divaganti entro gli estesi ghiaieti dei suoi corsi torrentizi, sia distribuite da preziosi canali d'irrigazione, sia infine pullulanti d'ogni parte nella così detta zona delle « risorgive » e dei « fontanili ».

Quest'ultimo fenomeno, che è uno dei più caratteristici della pianura padana e veneta, non è molto noto al turista, pur avendo una importanza grandissima, non solo per il suo valore geografico, ma anche per quello economico, dato il modo con cui queste acque di risorgiva vengono raccolte ed utilizzate a scopo agricolo in tutto quel mirabile sistema irriguo, che caratterizza l'aspetto fitogeografico ed agricolo del centro della valle padana, che volgarmente è chiamata « la bassa ».

La pianura padana, infatti, presenta una diversa ma regolare distribuzione dei materiali di trasporto, che vennero colmando, fin da epoche antichissime, questo antico golfo del Mare Adriatico. Tre sono le fasce di terreni alluvionali, disposte in zone concentriche, ma diversamente continue ed estese, che dai piedi delle Alpi e degli Appennini scendono verso il suo impluvio mediano; e da questa complessa costituzione dipende il modo diverso di scorrere e di affluire delle acque verso il nostro fiume maggiore, il Po, il cui corso è spostato verso sud.

Nella parte più elevata e settentrionale della pianura lombarda e piemontese, ai piedi dei verdeggianti colli morenici della Brianza, del Varesotto, del Canavese, digrada una specie di altipiano, costituito di antico materiale ciottoloso fortemente cementato (*ceppo* della Lombardia), e degradato alla superficie in un suolo rossastro pulverulento (*ferretto*). Questo altipiano è frazionato in zone più o meno estese e terrazzate dal corso, profondamente incassato, dei grandi affluenti di sinistra del Po, e i suoi lembi residui compaiono anche nel centro della pianura padana, dove costituiscono dei tratti di terreno più compatti, particolarmente incolti detti « brughiere » o « groane » in Lombardia, « baraggie »

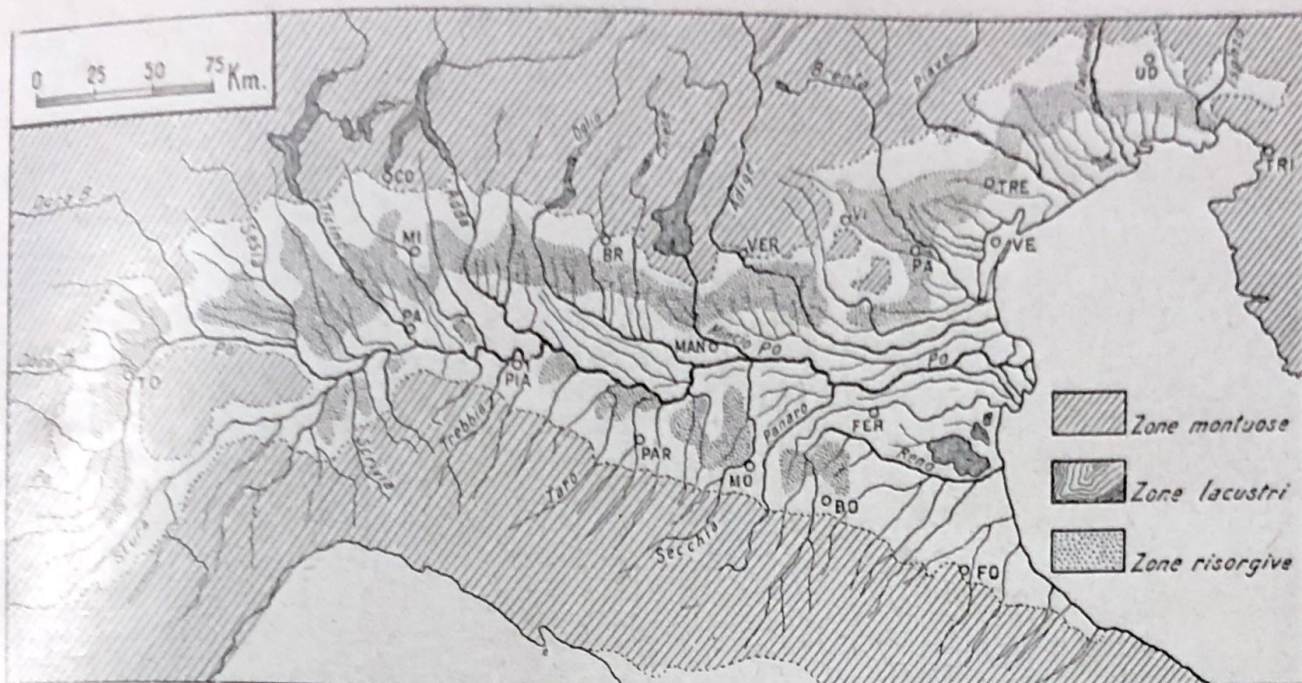



FIG. 2 - LA ZONA DELLE « RISORGIVE » NELLA PIANURA PADANA.

nel Novarese, « gèrbidi » o « vaude » in Piemonte. All'interno di questo altipiano terrazzato, in Piemonte e Lombardia, e immediatamente alle falde delle prealpi Venete, dove esso manca, si stende una seconda fascia di alluvioni ciottolose grossolane, più recenti, ma completamente sciolte, comprese fra i 200 m. nella Venezia e i 500 m. in Piemonte, che con una inclinazione variabile dal 5 al 2 per mille, digrada verso il basso a costituire l'unita ed uniforme pianura, a cui comunemente si dà la denominazione di « alta »; la quale spesso si presenta arida e incolta, come nei « magredi » del Friuli. Questa fascia di alta pianura, a sua volta sfuma in una terza fascia inferiore ai 200 m., con pendenze minori del 2 per mille, la così detta « bassa » costituita bensì di materiali alluvionali sciolti, ma assai più minuti (arene, sabbie, argille) e che occupa il solco mediano della valle padana o la frangia lagunare della Venezia.

Lungo le falde dell'Appennino, nella più ristretta cimosa pianeggiante sul lato destro del Po, non solo mancano i lembi cementati dell'altipiano terrazzato, ma è meno netta la distinzione anche fra la « alta » e la « bassa », per la natura più argillosa dei materiali alluvionali trasportati dai fiumi appenninici.

Si comprende come da questa diversa costituzione della pianura padana derivi un diverso comportamento idrico delle abbondanti acque, che scendono in esse dall'arco alpino e appenninico, o che vi piovono direttamente. Mentre sull'antico altipiano i fiumi scorrono ricchi di acque, profondamente incassati in esso (Mincio a Valeggio, Oglio a Palazzolo, Adda a Trezzo e a Paderno, Ticino a Somma Lombardo), quando questi sboccano sull'alta pianura, parte delle loro acque, come quelle locali di pioggia, vengono rapidamente assorbite dalle alluvioni grossolane e sciolte, permeabilissime, che rimangono asciutte alla superficie, tanto che talora il letto di questi fiumi si presenta completamente secco; come è il caso del Torre, del Tagliamento, del Cellina, nella pianura friulana. Queste acque, penetrando nel sottosuolo, vanno a formare una estesa ed abbondante falda d'acqua, che — più o meno continua e con varia velocità di moto, a seconda della grossezza dei materiali — va ad alimentare i comuni pozzi (per cui è detta *falda freatica*), a diverso livello sotterraneo: più basso dove il drenaggio è più rapido, più elevato dove l'acqua scorre meno facilmente.

Ma quando tale falda freatica incontra i materiali minuti e quindi impermeabili della bassa pianura, non potendo più continuare il suo viaggio sotterraneo, emerge in una serie di polle, che danno luogo ad una zona umida (dove le acque pullulano in ogni luogo) , larga da 1 a 12 km., ma che supera talora i 30, come in Lomellina, e chiamata zona delle « risorgive » o « resultive », nel Veneto; dei « fontanili », in Lombardia. Queste

(fot. E. Giordani, Pordenone)

FIG. 3 - IL NETTO DISTACCO FRA L'« ALTA » E LA « BASSA » PRESSO BERTIOLO NEL FRIULI.

acque, limpide e trasparenti, perchè filtrate attraverso le alluvioni, e a temperatura costante, perchè profonde, vanno a rimpinguare il corso inferiore dei fiumi e scendono in una complicata rete di canali e di « rogge » o verso il mare o verso il Po.

Tale fascia segue appunto la zona di contatto fra la « alta » e la « bassa » e ne caratterizza il diverso paesaggio e la diversa funzione economica; ma la sua estensione ed il suo andamento dipendono, non solo dalla disposizione dei varî depositi alluvionali e dall'inclinazione superficiale della pianura, che taglia la superficie idrica sottostante, ma varia nelle varie stagioni col variare del livello di quest'ultima; per cui, durante il periodo di magra che dipende dal vario regime dei fiumi, la linea superiore delle risorgive si sposta verso il basso.

Dai piedi del Carso, presso Monfalcone, dove risorgono le acque assorbite dell'Isonzo, attorno alle grandi conoidi pedemontane, per Palmanova, Codroipo, Pordenone fino a Sacile e Conegliano, la zona delle risorgive restituisce in una estesa rete di canali che portano a grossi corsi (fiumi di risorgiva, Aussa, Cormòr, Stella, Lèmene, Livenza) le acque dei fiumi friulani (Torre, Cormòr, Tagliamento, Meduna, Cellina), assorbite quasi completamente dall'arida zona dell'alta pianura.

La zona delle risorgive venete si abbassa e si restringe a Treviso, Castelfranco, Cittadella e Sandrigo, attorno alle alte ed asciutte conoidi del Piave e del Brenta, le cui acque risorgono in corsi d'acqua navigabili, subito al disotto delle loro polle, come il Sile, lo Zero, il Dese ecc. che scendono alla Laguna Veneta.

Assottigliata, e interrotta dagli Euganei e dai Berici, la zona delle risorgive riprende con ampia estensione, fin sotto Verona, da dove le sue acque vanno a confluire nelle Grandi Valli Veronesi, fra Legnago ed Ostiglia; circonda poi la base dell'anfiteatro morenico del Garda, si restringe da Castiglione delle Stiviere a Montichiari fin sotto Bergamo, dove da Soncino, a sud di Treviglio, si insinua fra la conoide dell'Oglio e del Brembo. Da Monza a Melegnano è tutta un'ampia zona di fontanili, che circondano Milano, raggiungendone fino a pochi anni fa le porte, mentre oggi, per i grandiosi trasporti di terra dovuti alla sistemazione edilizia della nuova città, essi ne furono allontanati alquanto e vanno ad annacquare le celebri « marcite » della « bassa » milanese. Al disotto della zona arida delle « groane » di Busto Arsizio, le acque permeate dall'Olona, dal

FIG. 4 - UN TRATTO DELLA ZONA MILANESE DEI FONTANILI. Dalla figura (che è ricavata dal classico lavoro del Buschetti sulla irrigazione interna del Milanese) risulta evidente il grandissimo numero di fontanili esistenti in detto territorio. Si spiega quindi la notevole importanza che essi assumono nella idrografia generale di questa zona.

Ticino e dal Sesia, nonchè quelle sperdute nel sottosuolo dei Canali Villoresi e Cavour, alimentano le maggiori zone dei fontanili della valle Padana, che da Novara, Vercelli, Santhià, fin sotto Vigevano, Mortara e Trino, irrigano le famose risaie della Lomellina. Interrotta lungo il Po, intorno all'alta e asciutta conoide della Dora Baltea e sotto l'anfiteatro morenico d'Ivrea, la fascia delle risorgive piemontesi, meno unita e completa per l'affiorare delle antiche alluvioni cementate, riprende oltre Chivasso, s'insinua entro l'antica conoide della Stura di Lanzo, gira sotto Torino e i depositi grossolani della Dora Riparia, si estende a sud di Moncalieri, è tagliata dalle alluvioni sopraelevate del Pellice e del Po, si ripresenta in un'altra zona isolata fra Savigliano e Racconigi, sotto l'alta pianura di Saluzzo e di Cuneo.

Sul lato destro del Po, lungo l'Appennino, per le già esposte condizioni di impermeabilità della ristretta fascia di pianura emiliana, la zona delle risorgive risulta saltuaria. Solo fra Tortona ed Alessandria esse si ripresentano sotto le alluvioni del Tanaro e della Sesia; poi cessano, per l'addossarsi del Po agli Appennini, e non ricompaiono che oltre Piacenza, fra l'Arda e il Po; sotto Parma, presso Colorno, all'unghia della conoide del Taro; fra Modena e Reggio sotto le alluvioni dell'Enza e della Secchia; a Guastalla, Gonzaga e Carpi; infine le ultime sotto Bologna, fra Persiceto, Cento e Budrio; perchè in Romagna, da Castel S. Pietro a Rimini, la natura prevalentemente argillosa delle alluvioni dei fiumi romagnoli non permette l'assorbimento delle acque nella zona dell'alta pianura.

Si comprende facilmente come tanta ricchezza d'acqua della « bassa » debba presentare un valore economico di prim'ordine, in contrapposto alla aridità naturale della « alta ». Tanto più che il centro della pianura padana, all'opposto dei suoi bordi pedemontani, presenta una relativa scarsità di precipitazioni atmosferiche (inferiori agli 800 mm. annui di pioggia) specie d'estate; mentre d'inverno si hanno temperature molto rigide; condizioni naturali, queste, poco favorevoli ad una coltura intensiva.

Orbene, la ricchezza e la costanza di temperatura delle acque freatiche (acque di risorgiva del Milanese: 10°-12°) che le fa parere fresche d'estate e tepide d'inverno, in confronto della temperatura esterna, fa sì che esse si prestino, non solo ad una estesa irrigazione estiva, ma favoriscano anche le colture invernali, che altrimenti sarebbero impossibili.

Di qui il caratteristico paesaggio delle zo-

(*fot. G. Galimberti, Milano*)

FIG. 6 - TESTA DI « FONTANILE » PRESSO LAMBRATE (MILANO).

ne irrigue della « bassa » — intersecato da innumerevoli canali che distribuiscono le acque dei numerosi fontanili — che di inverno presenta lo spettacolo suggestivo di macchie verdeggianti, in mezzo al biancore del mantello nevoso che copre la circostante pianura.

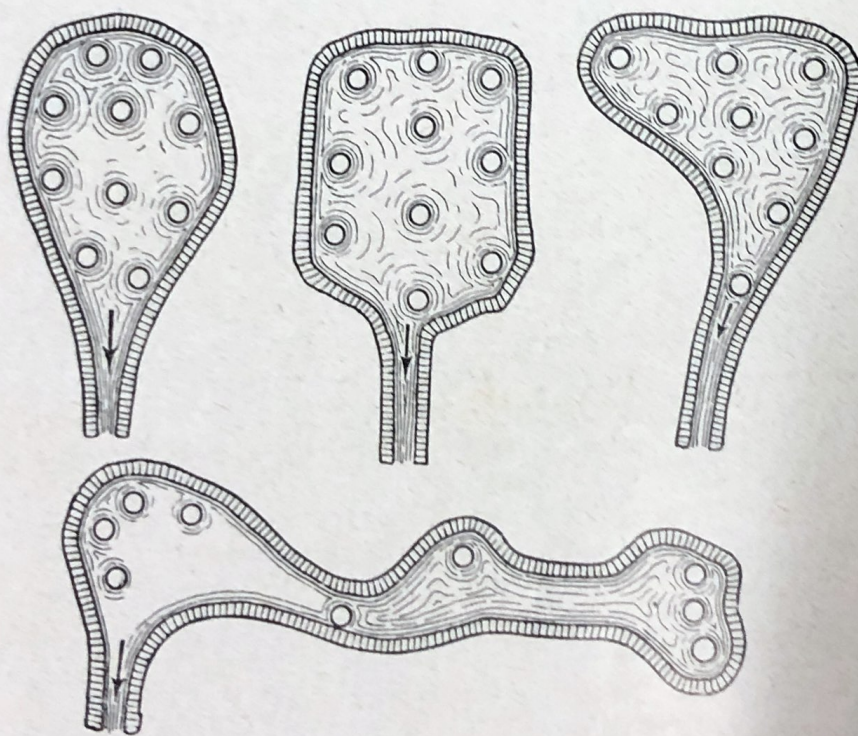



FIG. 5 - ALCUNE FORME TIPICHE DI « TESTE » DI FONTANILE.
Dicesi *testa* del fontanile quella zona, approfondita artificialmente fino a m. 0.50-1.00 sotto il pelo d'acqua del primo *aves*, nella quale sgorgano le *polle*, *scaturigini*, od *occhi di fontana*. La sua forma e le sue dimensioni possono essere svariatissime, in relazione al numero ed alla ubicazione delle polle suddette; la testa si restringe gradatamente verso l'*asta* del fontanile, ossia il canale che ne raccoglie e conduce all'esterno l'acqua.

⁂

Quando sia cominciato lo sfruttamento razionale della zona dei fontanili ad uso irriguo non è noto; ma è certo antichissimo, e pare constatato che, durante i secoli, le aree di zone abbandonate alla vegetazione semispontanea (pascolo, fienagione) delle brughiere, delle groane, dei gerbidi, sui terreni compatti, che affiorano fra l'uniformità della « bassa » siano andate restringendosi, per il sempre più esteso uso delle irrigazioni, dovuto alle risorgive, nonchè ai canali irrigatorii derivati dai fiumi.

Il modo di scaturigine

(fot. G. Galimberti, Milano)

FIG. 8 - CAVO MAESTRO DI UN FONTANILE PRESSO LAMBRATE (MILANO).

delle acque freatiche è vario, talvolta è per semplice affioramento entro depressioni del terreno, sul cui fondo sgorgano le « polle » o « scaturigini » od « occhi di fontana », come nelle sorgive friulane, nei « fontanili » lombardi o nei « sortumi » piemontesi; tal'altra, la falda d'acqua freatica si capta artificialmente nel terreno, scavando, a pochi metri di profondità, una cavità sorgentifera, e ciò a seconda della natura del suolo e delle condizioni piezometriche della falda acquifera.

Ogni fontanile sistemato dall'uomo, nel suo sistema più completo, come in quello lombardo, consta di solito di più parti: la testa, l'asta e i canali o cavi. La *testa* è una buca dove si raccoglie l'acqua, che in un primo tempo fu rivestita di assi per impedire che le pareti franassero, più tardi si rivestì in muratura o con un tino di legno senza il fondo, alto da 2 a 4 m., cerchiato di ferro. L'acqua che ribolle dal fondo, viene immessa nell'*asta* del fontanile. Oggigiorno in Piemonte si usano cilindri di lamiera del diametro di 10-20 cm., posti l'uno accanto all'altro e poi riuniti nella stessa *asta*, o dei tubi di cemento assai grandi, come in Friuli.

Dalla testa del fontanile l'acqua passa nell'*asta*, da dove poi viene suddivisa in una serie numerosa di *cavi*, che la distribuiscono nelle varie aree irrigate.

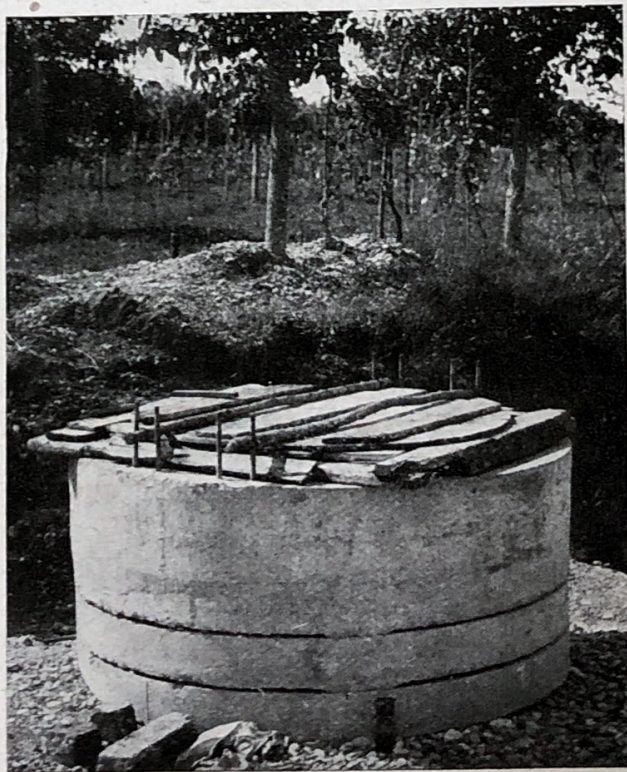
Due sono i tipi caratteristici della irrigazione della bassa, la cui fama è da secoli sparsa in tutta Europa, come forma caratteristica di sfruttamento della falda freatica

(fot. E. Giordani, Pordenone)

FIG. 7 - TINO DI CEMENTO ATTORNO AD UN FONTANILE NELLA PIANURA FRIULANA.

FIG. 9 - PAESAGGIO DI MARCITA, PRESSO MILANO.

a scopo irriguo: le « marcite » milanesi e le « risaie » novaresi.

Le « marcite », di cui si hanno memorie fin dal 1100, sono prati stabili irrigui, propri della « bassa » lombarda. Esse rappresentano una tipica « irrigazione termale », allo scopo di impedire l'arresto della attività vegetativa delle erbe nel periodo invernale, irrigazione che richiede da 20 a 60 litri al secondo per ettaro (e assai meno d'estate), ma che riesce a dare foraggio, durante tutto l'anno, con 7 « tagli », in media, e una produzione di 200 q.li di fieno per ettaro. La rete dei cavi distribuiti deriva dal *cavo portatore* dell'*asta* del fontanile, che si dirama in quelli « maestri » o « adacquatori» da dove l'acqua si stende come un velo sopra il prato, per poi tornare ad unirsi ai canali « colatori ».

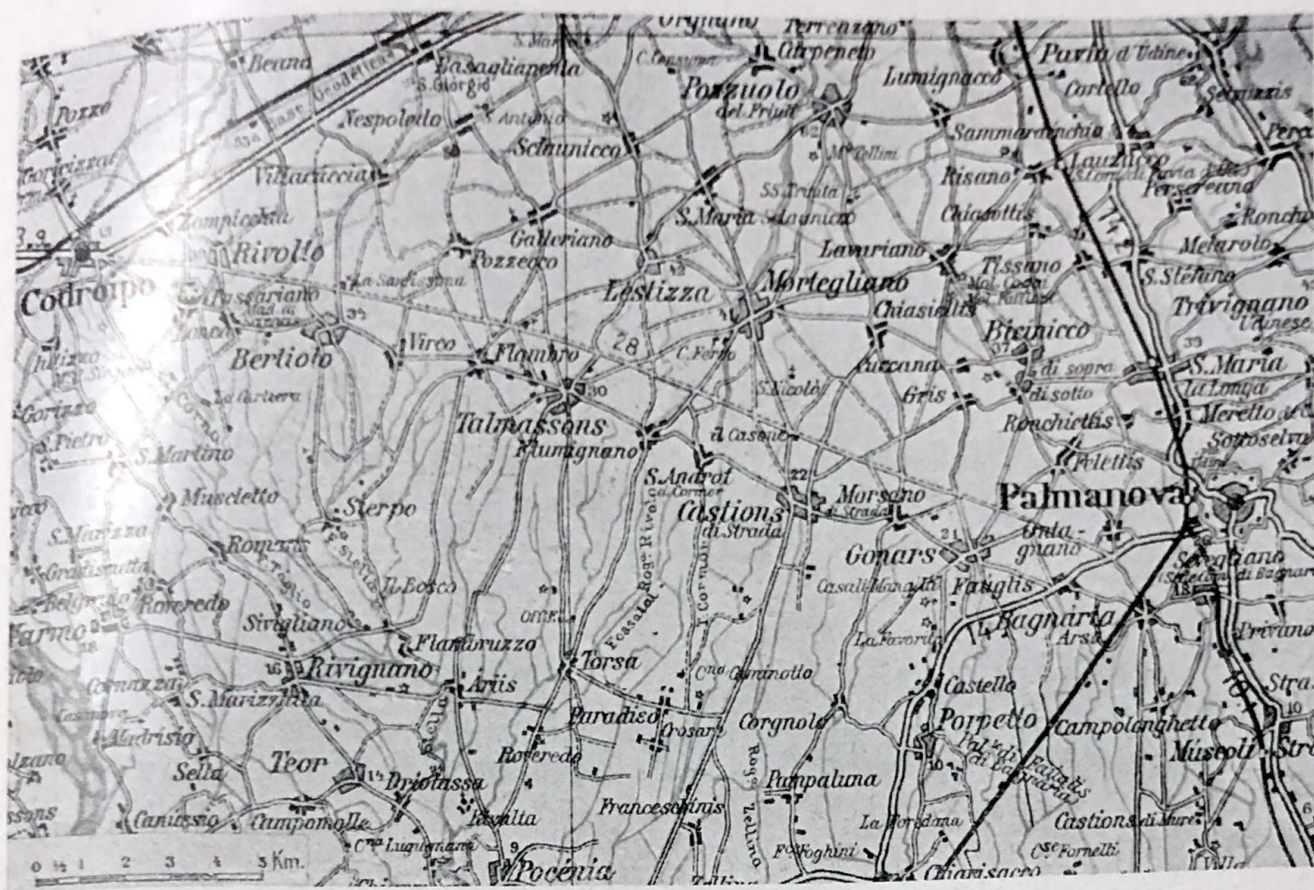
Le « risaie », che sono specialmente estese nelle grandi valli Veronesi, nel Pavese, nel Vercellese e attorno a Novara, dànno pure esempio di creazione di un ambiente artificiale, mediante l'uso dell'irrigazione. Anche qui si provvede, con una razionale rete di canali, ad un conveniente ricambio d'acqua, per mantenere il terreno a condizioni adatte di temperatura; l'acqua però non è fatta scorrere sul campo, ma è mantenuta stagnante per tutto il periodo vegetativo delle piante, che vanno sommerse cingendo le zone con piccoli argini di terra, e dividendole in vari appezzamenti («piane») chiusi da arginelli minori con aperture attraverso le quali l'acqua può ricambiarsi.

Oggigiorno, nelle risaie, durante questo periodo, si fa l'allevamento delle « carpe », che oltre ad assicurare la distruzione di molti animaletti nocivi e delle larve delle zanzare, dànno un reddito di oltre 100 kg. di pesce per ettaro (1). Quando spunta il riso, fra maggio e giugno, le risaie sono invase dalle squadre canore delle « mondarisi » o « risaiole» : giovani contadine immigrate, per una quarantina di giorni, da varie regioni finitime, a purgare le nuove pianticelle dalle male erbe; immigrazione che oggi le organizzazioni fasciste proteggono, anche igienicamente e moralmente, durante la dura fatica. Durante l'agosto, poste a secco, le risaie maturano le loro messi, che oggi danno attorno a 49 quintali di risone, o riso non brillato, per ettaro.

In altre parti della pianura padana e veneta l'irrigazione non è così specializzata; tuttavia essa serve a dare gli abbondanti prodotti, soprattutto in cereali, canape e foraggi, delle pingui campagne della « bassa » veneta ed emiliana.

Ma la pianura Padana, oltre alla sua splendida varietà di paesaggio agricolo, riflette le sue diversità di condizioni idriche, anche nella distribuzione della sua rete stradale e nella situazione di molti dei suoi centri abitati, che sono legate all'andamento della zona delle risorgive.

Non solo l'alta pianura, per la maggiore profondità dell'acqua nel sottosuolo, presenta dimore prevalentemente accentrate, mentre la popolazione in case rurali sparse predomina nella bassa, ma ancora diverso è l'andamento della rete stradale, di tipo radiale nell'alta pianura asciutta, e ad andamento parallelo ai corsi d'acqua nella « bassa ». I

(1) Vedi P. MANFREDI, *La carpicoltura in risaia*, in « Vie d'Italia », 1923, fascic. di Marzo.

ANDAMENTO DELLE STRADE E SITUAZIONE DEI CENTRI ABITATI FRA CODROIPO E TALMASSONS IN FRIULI, DI TIPO RADIALE NELL'ALTA PIANURA ASCIUTTA, E PARALLELO AI CORSI D'ACQUA NELLA BASSA. (ESTRATTO DALLA CARTA D'ITALIA DEL T. C. I. AL 1 :250.000).

fiumi della pianura Padana, infatti, sono più facilmente guadabili immediatamente a monte della linea superiore delle risorgive, dove sono scarsi di acque inalveate, andate disperse nel sottosuolo; mentre a valle di tale linea, le acque pullulano in ogni luogo, rendendo difficili i guadi e le comunicazioni. Per tali ragioni le grandi vie di comunicazione longitudinali, che corrono su un lato e sull'altro della pianura padana, si stendono al disopra della zona delle risorgive; così a nord la strada che da Monfalcone per Treviso, Milano, Verona, giunge a Torino, e sull'altro lato quella che da Piacenza va a Bologna (via Emilia). A queste vie pedemontane confluiscono tutte le strade che radialmente scendono dai monti sull'alta pianura, come quelle che dal mare o dalla « bassa » salgono verso la alta. Al punto di rannodo colle vie principali sorgono i maggiori e più antichi centri abitati, la cui origine è legata a queste diversità idrografiche, anche perchè al limite fra queste due zone cessa la facile navigabilità del tratto inferiore degli affluenti padani, ricchi di acqua perenne, in contrapposto al loro corso superiore nell'alta pianura, a carattere torrentizio.

Di qui l'allineamento di grossi centri rurali e cittadini sull'orlo della linea delle risorgive: Palmanova, Codroipo, Pordenone, Sacile, Treviso, Castelfranco, Cittadella, Thiene, Vicenza, Padova, Este, Verona, segnano il margine alto della zona delle risultive venete; Montichiari, Bagnolo Mella, Romano, Melzo, Monza, Milano, Magenta seguono la linea superiore dei fontanili lombardi; e Trecate, Novara, Vercelli, Santhià, Chivasso, Torino, quella delle risultive piemontesi. Lo stesso si dica per Alessandria, Tortona, Piacenza, Parma, Reggio e Modena, rispetto a quelle della pianura emiliana; mentre questi centri devono poi il loro sviluppo, anche all'essere mercati di scambio fra i prodotti a tipo pastorale-agricolo dell'alta pianura e quelli delle colture intensive della bassa.

La zona delle risorgive padane si presenta così come uno degli esempi migliori della stretta correlazione, che lega la natura e le condizioni fisiche del suolo ai fatti antropici ed economici della superficie.

ANTONIO RENATO TONIOLO

L'INGRESSO MONUMENTALE AL CIMITERO DI MONTE GRAPPA; - NEL FONDO, IL SACELLO DELLA «MADONNINA», SULLA VETTA DELLA STORICA MONTAGNA.

LA III EDIZIONE DI UNA GUIDA STORICO-TURISTICA

IL MONTE GRAPPA

In quest'epoca di fervido rinnovamento, hanno vita in tutte le nostre regioni, moltissime opere nuove, e moltissime si trasformano; tale fenomeno non è meno sensibile nelle zone che furono teatro delle operazioni della nostra grande guerra, anche in quelle montane più elevate ed appartate.

Nuovi ricordi monumentali sorgono continuamente qua e là; l'Ufficio per le onoranze ai Caduti in guerra prosegue con ininterrotta attività la sua opera di sistemazione definitiva delle Salme dei gloriosi Caduti, in grandi Cimiteri monumentali; il Ministero dei LL. PP. ed altri Enti provvedono a riattare strade ex-militari già abbandonate, che possano essere utili al traffico civile; alberghi, locande sorgono o si trasformano e si migliorano. Di qui la necessità di un continuo aggiornamento anche delle nostre *Guide dei Campi di Battaglia*. È ora uscita la 3ª edizione del volume dedicato al *Monte Grappa*. Nel 1932, il grande Cimitero Monumentale sulla vetta del monte è stato portato a compimento nella sua parte essenziale e tutti i Cimiteri minori sparsi sulla montagna sono spariti. In quanto alle Salme dei Caduti già tumulate nei Cimiteri pedemontani, esse sono state tutte trasportate nel nuovo grande Tempio Ossario di Bassano del Grappa. Oltre alla strada Cadorna, sempre mantenuta, sono state riattate, o si stanno riattando, altre camionabili di guerra, che permetteranno la visita con automezzi a zone del monte alle quali si doveva prima accedere a piedi. Di molte località si sono poi potute avere per la Guida fotografie più nitide, e riproducenti lo stato attuale del paesaggio o degli edifici. Il testo precedente venne infine ritoccato o rifatto in molti punti, secondo i suggerimenti dell'esperienza e i risultati di una vigile, continua raccolta di dati e notizie. Si tratta quindi di un vademecum indispensabile al turista ed al pellegrino che visitino oggi lo storico monte; si tratta di un volume profondamente rinnovato e che perciò deve essere richiesto da tutti coloro che possiedono la serie completa delle Guide dei Campi di Battaglia, per sostituirlo a quello di vecchia edizione.

Prezzo: alla Sede **L. 6;** in Italia e Col. **L. 7;** Estero **L. 8,50.**

LE BELLE BASILICHE DI PIACENZA

Piacenza, situata ai confini della Lombardia e dell'Emilia, ha partecipato all'attività artistica dell'una e dell'altra regione; più feconda la prima, specialmente nell'arte architettonica. Ed è forse questa la ragione per cui Piacenza abbonda di splendide basiliche e di magnifici palazzi.

Tra le bellissime chiese di Piacenza, tre possiamo sceglierne, che rappresentano anche tre distinti periodi: il romanico, il gotico e il rinascimento e cioè il Duomo, San Francesco e San Sisto.

Il Duomo.

Il Duomo, una delle più preziose gemme dell'arte romanica, fu incominciato nel 1122, ma non ebbe il suo compimento che verso la metà del sec. XIII, quando era già in fiore lo stile ogivale. Così vengono spiegate le diverse forme architettoniche che si osservano nell' edificio. All'arte romanica appartiene il piano iconografico, l' ampia cripta, l' organismo delle navate laterali, le tre absidi, la trasversa, i pilastri rotondi. Sono invece da ascrivere al periodo gotico l' elevazione della nave maggiore, i matronei, le vòlte a costoloni, i contrafforti esterni e la parte superiore della facciata.

(fot. prof. G. Milani, Piacenza)

CATTEDRALE - PROTIRO DI DESTRA.

Questa differenza di tempo si rileva anche dal materiale usato nella costruzione nei diversi periodi: la parte inferiore della facciata, di epoca più antica, è rivestita di marmo rosso veronese, la parte superiore di arenaria. Così il materiale di costruzione del prospetto posteriore, si assomiglia a quello della parte inferiore della facciata. Nè soltanto il materiale di costruzione, ma anche la tecnica è diversa: la parte più antica è eseguita con corsi alternati di fasce e di leghe, mentre nel periodo posteriore e nel corpo principale la muratura è composta di grossi conci di varia altezza nei singoli corsi.

Secondo il concetto originario, la primitiva forma della Cattedrale doveva essere basilicale, forma più confacente alle esigenze liturgiche e più in uso in quei tempi; ma durante la costruzione questo concetto venne modificato per dare luogo alla forma attuale.

All'ultimo periodo appartiene la cupola, che, secondo l'opinione di alcuni architetti, sarebbe stata ideata sulla fine dei lavori allo scopo di rendere meno evidente la differenza di struttura tra la vòlta centrale archiacuta e quella lombarda del presbiterio.

Imponente nella sua semplice eleganza di linee è il prospetto principale del tempio. Di grande effetto l'amplissima finestra di mezzo, a forma di ruota, composta di ventiquattro colonnine sormontate da capitelli e da archetti in un ammirabile intreccio e racchiusa da una larga e ricca cornice. Leggiadra e caratteristica è la galleria a gradini nel frontone del Tempio.

I tre portali, ricchi di ornamenti e coperti di baldacchini, servono di accesso al

CATTEDRALE - I PROFETI: ZACCARIA (GUERCINO).

tempio. Gli architravi delle porte laterali sono istoriati da figure esprimenti i misteri della Redenzione, nelle quali si osserva la maniera rude e forte di Wiligelmo. Nell'arco mediano della facciata troviamo scolpite le figure dello zodiaco, e sul culmine dell'arco la luna e il sole; ancora più in alto, la mano di Dio benedicente. È una concezione degna di Dante.

Questa figurazione manifesta la mano di Niccolò, che seppe dare — e fu questo uno de' suoi maggiori meriti — un nuovo sviluppo alla iconografia, molto più ricca e più ordinata di quella di Wiligelmo, che si limita alle rappresentazioni scritturali.

Dopo la facciata, il lato più interessante è certamente quello delle absidi. Anzi, io direi che l'eleganza semplice ed austera dell'abside centrale vinca quella della stessa facciata. Imponente per le proporzioni e per la maestosità dell'ampia e alta finestra, sobria di decorazioni che non turbano il grazioso movimento delle linee, l'abside maggiore riceve più grazia dalle esili colonnette isolate e terminate in alto da quattro testine d'angeli. Anche in questa parte il concetto estetico è dominato dal concetto religioso. L'arte di Niccolò trova nelle figure dei Profeti e della Vergine la sua più alta e suggestiva espressione.

Entrando nel tempio, più ancora che la grandiosità delle linee, ci colpisce la suggestione mistica che da esso promana. Percorrendo il vasto tempio, avvicinandoci al santuario, alzando lo sguardo verso la cupola maestosa, nella quale i dipinti del Morazzone e del Guercino hanno rappresentato i Profeti, noi siamo attratti ad ammirare la mae-

CATTEDRALE - I PROFETI: DAVIDE (MORAZZONE).

stà della casa di Dio come la concepirono i nostri maggiori.

Notiamo nell'interno una grande asimmetria: nessuna linea fa riscontro simmetrico con la linea opposta. L' asse della nave trasversa è inclinato notevolmente sull'asse della nave maggiore: il braccio destro della trasversa è più breve di quasi due metri di quello sinistro. I muri perimetrali della parte anteriore del tempio non sono sulla stessa linea con quelli della parte posteriore; la parte più vicina alla facciata è più larga della parte più vicina al santuario. Le stesse colonne non sono in linea retta; quelle a destra deviano appoggiandosi alla navatella.

Non è qui il luogo d'indagare la ragione di queste anomalie, che si osservano anche in altri templi; così è nello stesso Palazzo Gotico. Notiamo piuttosto che, nonostante questa manifesta e multiforme asimmetria, l'insieme dell'interno del tempio si presenta come un tutto armonico e sembra concepito da un solo architetto. L'interno è diviso in tre navate: la maggiore è composta di cinque campate, ad ognuna delle quali corrispondono quattro, due per parte, nelle navi minori.

Anche nell'interno del Duomo — come abbiamo notato per la parte esterna — osserviamo segni non dubbi dei diversi periodi in cui fu compiuta la costruzione del tempio. Nella nave maggiore, per esempio, i matronei sono racchiusi da archi acuti, quelli del santuario da archi tondi; nella parte anteriore della nave principale le arcate sono ogivali; nelle navi minori, entro i muri perimetrali, le arcate sono a pieno centro e racchiudono vòlte a crociera, mentre le vòlte della nave principale sono a cupola, suddivise in sei vele; è pure diversa la distribuzione dei matronei e delle finestre.

Uno speciale interesse storico e artistico presentano i rilievi che si osservano nei capitelli delle colonne, alla sommità degli archi della nave centrale e le interessantissime rappresentazioni delle Arti, che concorsero con le loro oblazioni alla fab-

(fot. Alinari)

CATTEDRALE - LA FACCIATA E LA TORRE CAMPANARIA.

CATTEDRALE - IL MAESTOSO INTERNO. (fot. prof. G. Milani, Piacenza)

brica del Tempio. Da qualunque angolo visuale si osservi, questa magnifica basilica presenta punti di vista veramente ammirabili. Tutte le ore della giornata sono adatte per contemplazioni estetiche e mistiche. Ma per un'anima di esteta, che voglia altamente fantasticare, vi è un'ora più propizia: bisogna vedere la Cattedrale piacentina illuminata di

fosse il più sicuro presidio delle fortune della Patria.

***

La Cattedrale piacentina va adorna di opere d'arte, scultorie e pittoriche, di notevole importanza.

Il Santuario e la cupola sono le parti più ricche di opere di pennello. Mentre nel primo vediamo in gara due celebri pittori, Lodovico Carracci e Camillo Procaccini, nella cupola possiamo ammirare l'arte di due altri autori di gran nome: Pier Francesco Mazzucchelli da Morazzone e Gian Francesco Barbieri da Cento, detto il Guercino.

Il tema iconografico di queste ultime pitture è ampio ed organico e deve essere stato evidentemente suggerito da qualche ecclesiastico.

I Profeti, che i pittori dovevano

sbieco dal sole del tramonto. Quando « l'astro maggiore », verso l'occaso, getta, entrando dalla grandiosissima ruota di Santa Caterina, la sua luce lungo la navata maggiore giungendo fino all' altezza della trasversa, il nudo mattone delle pareti, divenuto roggio, prende il colore del fuoco e fa uno strano contrasto con le ombre che sono più dense nei bracci della trasversa e più chiare nel santuario, sul quale piove dall' ampia finestra absidale la luce crepuscolare della sera. È in questo momento, che le rievocazioni dei tempi lontani si affacciano spontanee al nostro spirito. E allora il Duomo ci sembra veramente la casa di Dio e del popolo, asilo di pace in mezzo alle lotte immani che allora si combattevano, scuola di libertà e di giustizia dove i nostri maggiori traevano gli auspici per le provvidenze della vita civile, fermamente convinti che la religione

In alto: CATTEDRALE, LATO SETTENTRIONALE CON L'ELEGANTE LOGGETTA A COLONNINE, DI CUI ALCUNE COSTITUITE DA STATUETTE. SUL DAVANTI, LA STATUA DI PIO IX, DEL DUPRÉ.

In basso: LA CATTEDRALE VEDUTA DAI CHIOSTRI.

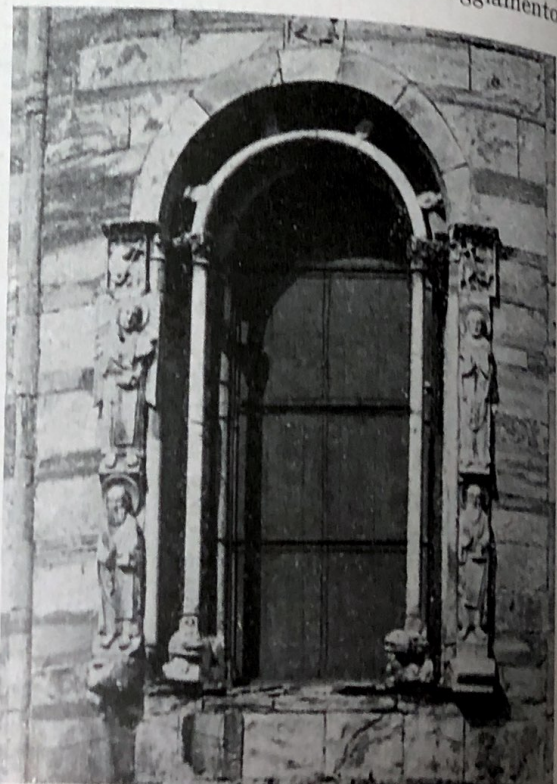
S. FRANCESCO - LA FACCIATA.

ritrarre, sono i seguenti: Davide, Isaia, Geremia, Ezechiele, Zaccaria, Osea, Michea, Aggeo. La ragione della scelta di questi Profeti è perchè essi principalmente hanno preconizzato le glorie della Vergine Maria e la sua divina Maternità, che si voleva appunto glorificare con tali pitture. Quanto al merito dei dipinti, perchè il lettore ne abbia un'idea riproduciamo due di queste figure: il *Davide* del Morazzone e il *Profeta Zaccaria* del Guercino.

Diciamo subito che quando il pittore lombardo si accinse al suo lavoro, era nel periodo della sua decadenza; la sua arte risente di stanchezza e della infermità da cui era travagliato, e fu appunto questa infermità che lo trasse in breve alla tomba. Il *Profeta Isaia* che fu l'ultimo suo lavoro, è male riuscito e non presterebbe un elemento neppure approssimativo di giudizio della sua arte: perciò non ce ne occupiamo.

Il Profeta *Davide* è raffigurato in atto di significare la parola che Iddio gli comunica a mezzo di un angelo. Questi gli è vicino all'orecchio per suggerirgli il messaggio che è scritto sopra una cartella, retta da un altro angelo posto in basso: *Gloriosa dicta sunt de Te*. Una giovane donna, alla sinistra del Profeta, tocca l'arpa accompagnando col suono la profezia. Dobbiamo ricordare che Davide fu il *psaltos* per antonomasia, (fu egli infatti l'autore di quasi tutti i salmi e cantici che il popolo ebreo cantava nei giorni delle sue solennità) e che l'arpa fu lo strumento preferito dal Profeta.

L'ispirazione profetica doveva essere espressa nei lineamenti del volto, trasfigurato dalla conversazione con Dio e negli occhi illuminati dalla celeste visione, ma l'effetto non è completamente raggiunto. La modellazione della figura è buona, i panni sono investiti da giuochi di luce che li rendono naturali e le carni appaiono palpitanti di vita; ma non troviamo in questo dipinto l'abituale profondità di pensiero del maestro lombardo.

Osserviamo ora il *Profeta Zaccaria*, che è tra le figure più fortemente espressive del Guercino. Il Profeta guarda in alto in atteggiamento

(*fot. prof. G. Milani, Piacenza*)
CATTEDRALE - FINESTRE NELL'ABSIDE CENTRALE.

(fot. prof. G. Milani, Piacenza)

S. FRANCESCO - LATO MERIDIONALE.

ispirato (lo scorcio del volto è ritratto a perfezione); col braccio sinistro regge la testa, mentre l'altro braccio è appoggiato al ginocchio destro; la lunga chioma nera inonda l'ampio collo.

Il contrasto violento delle luci e delle ombre dà ancor maggior risalto alla figura, che appare per metà investita da una luce superna. Il Profeta è in contemplazione della grandezza di Maria, significata non da un angelo, ma direttamente da Dio. « *Habitabo in medio Tui* ». Porrò la mia abitazione in Te (dice il Signore).

Quando il Barbieri venne a Piacenza per frescare la cupola della Cattedrale era nel pieno vigore della sua vita e della sua arte. Tornato da poco da Roma, dove aveva imparato a correggere alcune asprezze della sua prima maniera, non aveva ancora diminuita la sua personalità, sforzandosi di imitare la grazia e la leggiadria del Reni. A Piacenza, a giudizio di tutti, il Guercino mise in evidenza le sue migliori qua-

(fot. prof. G. Milani, Piacenza)

S. FRANCESCO - PORTA CENTRALE.

(*fot. prof. G. Milani, Piacenza*)

SAN FRANCESCO - ABSIDE E TORRE.

lità di forte disegnatore e di meraviglioso coloritore, e a ragione i freschi della cupola sono riguardati come il suo capolavoro.

San Francesco.

Una diversa suggestione mistica prova il visitatore della basilica di San Francesco. Per grandiosità di mole, per bellezza artistica e per antichità di memorie, essa è di poco inferiore alla Cattedrale. Sorta nel periodo più burrascoso delle lotte intestine, auspice e munifico donatore Ubertino Landi, (che dopo un'asprissima e diuturna lotta combattuta contro il partito guelfo e contro lo stesso Pontefice Gregorio X suo concittadino, sentì un bisogno ardente di riconciliazione e di pace), come è una testimonianza perenne dello slancio generoso del suo fondatore, è anche un documento eloquente del fervore religioso di quei tempi di odî mortali e di fervori mistici. La sua stessa costruzione fu incominciata e proseguita in mezzo a contrasti accaniti fra i religiosi francescani e i parroci confinanti, che vedevano nella erezione della nuova chiesa una menomazione dei loro diritti. In poco più di tre anni ebbe il suo compimento: iniziata nel 1278, era già quasi ultimata quando, nel 1281, fu gettata la prima pietra del magnifico Palazzo comunale.

La facciata monocuspidale presenta due lesene terminate a punta e tre finestre circolari, delle quali due a giorno negli scomparti laterali, che le conferiscono una singolare vaghezza. Bellissimo il portale quattrocentesco, con i suoi ornati agli stipiti e all'arco, dal quale furon tolte, nella prima metà dell' Ottocento, le statue di San Francesco e di San Bernardino, che ora si trovano custodite nella galleria dell' episcopio. Nella lunetta dell'arco è un bassorilievo rappresentante San Francesco in preghiera. Sopra la ruota centrale stanno due finestre cieche, che rendono movimentata la parte superiore del prospetto il quale termina con una semplice ma gustosa cornice ad archetti intrecciati, sormontati da tre agili guglie con archetti.

Più interessante ancora del prospetto anteriore sarebbe la parte absidale, se non fosse quasi interamente occultata allo sguardo del visitatore dalle molte case che la circondano. Degno di osservazione è il portale in laterizio verso Via Sopramuro, lavorato con la stessa cura e finitezza che si ammirano nei finestroni del Palazzo comunale. Anche il fianco settentrionale è affogato tra botteghe e casupole che, oltre a togliere la prospettiva del basamento del tempio, ne compromettono la stabilità.

L'interno della basilica è diviso in tre navate. La mediana, alta venticinque metri, termina in un'abside pentagonale, attorno alla quale girano le navi minori che si chiudono in un'abside maggiore della stessa forma che accoglie cinque cappelle.

Evidentemente la costruzione risente del San Francesco di Bologna, eretto tredici anni prima; ma è molto più semplice e più affine all'architettura romanica. Il San France-

(*fot. prof. G. Milani, Piacenza*)

SAN FRANCESCO - L'IMPONENTE NAVATA CENTRALE CON L'ABSIDE.

sco di Piacenza si avvicina alla tradizione lombarda anche per i suoi pilastri massicci e rotondi. In questo tempio, squisitamente italiano, i motivi architettonici d'oltr'alpe sono ridotti ai minimi termini: archi acuti, profili, forma di finestre. Sono ridotti, insomma, a caratteri secondari. Ma l'essenziale sistema costruttivo è perfettamente lombardo; e anche le forme nuove appaiono come sviluppi naturali delle forme tradizionali.

(*fot. G. Croce, Piacenza*)

S. FRANCESCO - S. ROCCO E S. SEBASTIANO, TELA DI SCUOLA MANTEGNESCA.

noteremo: un dipinto ad olio su tavola, attribuito a Francesco Francia, e un affresco di ignoto autore della fine del secolo XV. La tavola rappresenta la *Madonna col Bambino e i santi Pietro e Giovanni Battista*. La Vergine è seduta sopra un alto trono, ha veste rossa e manto azzurro, e tiene il Bambino seduto sulle ginocchia. A sinistra della Madonna è San Pietro con le sue simboliche chiavi. Basta osservare i due santi dalla fronte troppo sviluppata per escludere la attribuzione che comunemente venne data al dipinto. Ma indubbiamente la tavola è notevole.

Altra pittura di pregio è il fresco, trasportato su tela, raffigurante San Rocco e San Sebastiano, due santi che hanno nella diocesi piacentina un culto molto esteso. Le figure dei due santi, nimbate d'oro, campeggiano maestose su un fondo di paesaggio collinoso. Osservandole attentamente, vi si scorge una certa somiglianza coi freschi del Mantegna, che hanno tutti una grande perfezione di disegno e sono bellissimi di colore, ma talvolta un po' freddi.

Chi ne fu l'architetto? Nessun documento ci autorizza a fare un nome. Ma anche di altri edifici monumentali sorti in questo periodo ignorasi l'architetto. Si può dire che le nostre più belle costruzioni medievali sono di anonimi, che erano preoccupati soltanto di rendere bella e grandiosa la loro opera e non si curavano affatto di tramandare ai posteri i loro nomi. Appena compiuto, il S. Francesco (come del resto tutte le altre chiese) ha dovuto cedere l'integrità della sua icnografia alle esigenze delle devozioni dei fedeli e alle richieste di ricchi e potenti, che volevano essere sepolti in speciali cappelle. È così che tanto l'interno come l'esterno del tempio ha perduto in gran parte la sua primitiva eleganza e purezza di linee. È da augurare che, in occasione di un prossimo isolamento dell'edificio, si facciano scomparire tutte queste deformazioni, in così aperto contrasto con la concezione originaria del tempio.

Delle opere d'arte di cui è ricco il tempio

Altre opere d'arte conserva la chiesa: un quadro del Malosso che rappresenta la *Concezione di Maria;* la *Discesa dello Spirito Santo,* di Giuseppe Nuvoloni; la *Moltiplicazione dei pani,* di Benedetto Marini, tela grandiosa per le sue dimensioni e per la moltitudine dei personaggi raffigurati; la *Vergine Annunciata,* di Giovanni Galleani; la *Pietà,* di Bernardo Castelli; il *Martirio di Sant'Apollonia,* di Giovanni Draghi; la *Morte della Madonna,* del Coghetti (dipinto che incontrò nel passato molti biasimi non meritati) ed altri di minore importanza.

Entrando nella basilica, si è subito presi da un sentimento di esaltazione religiosa che si esprime non più nella preghiera raccolta, quale esce dall'anima nella penombra di una chiesa romanica, ma nella elevazione dello spirito soggiogato dal mistero e lanciato in alto nella contemplazione dell' infinito. La chiesa di San Francesco contiene memorie storiche di notevole importanza e s'ebbero in essa, come la chiesa più centrale della città

(fot. prof. G. Milani, Piacenza)

SAN SISTO - L'ELEGANTISSIMO INTERNO.

e posta vicino al Palazzo comunale, solenni adunanze patriottiche. Solennissima, tra le altre, fu quella del 10 maggio 1848, nella quale i piacentini proclamarono, primi, l'annessione al Piemonte iniziando l'unità nazionale, meritando alla città il nome di *primogenita*.

(*fot. prof. G. Milani, Piacenza*)
SAN SISTO - PROSPETTO PRINCIPALE.

San Sisto.

All' estremo lembo di Piacenza verso il Po, là « dove l'ómbra più romita cade », passiamo ad ammirare un monumento italiano in tutte le sue linee, in tutta la sua chiarezza e leggerezza, pieno di forza, insieme e leggiadria: la luminosa basilica di San Sisto, che anche Eugenio Müntz (1) chiama « edificio di alta ed eccezionale importanza ».

Vi si giunge dalla via omonima, via deserta e non troppo bene tenuta, ma che conserva tuttora un aspetto medioevale nei molti avanzi architettonici di archi, di porte e di finestre del Due e del Trecento; e si prova subito una piacevole impressione nell'introdursi nel cortile che sta davanti alla chiesa, cinto attorno da un grazioso portico cinquecentesco con arcate a tutto sesto sorrette da colonne ioniche.

La facciata che Alessio Tramello aveva lasciata incompiuta, fu poi terminata, ma non secondo lo stile della chiesa e con adattamenti male riusciti, sulla fine del Cinquecento. Fu poi anche maggiormente deturpata da infelici restauri compiuti nell'anno 1755. Due cornicioni fortemente aggettanti dividono il prospetto in tre piani, l'ultimo dei quali contiene una iscrizione che ricorda il santo cui la chiesa è dedicata e anche i santi di cui si conservano i Corpi, nonchè l'anno in cui ebbe termine la facciata. La decorazione è pesante, e invece di dare un giusto movimento alla massa, la spezza in una moltitudine di colonne, di trabeazioni, di cornici

(*fot. prof. G. Milani, Piacenza*)
SAN SISTO - VEDUTA DEL CHIOSTRO E DELLA TORRE.

(1) *L'Età aurea dell'Arte italiana*, pagina 342.

(*fot. G. Croce, Piacenza*)

SAN SISTO - MONUMENTO A MARGHERITA D'AUSTRIA.

e di nicchie, delle quali una contiene una statua, del Trecento, di Santa Barbara, i cui natali una tradizione appoggiata a solidi argomenti rivendica a Piacenza, dov'è custodita la sua tomba.

Ma tutta questa pesantezza di linee e di decorazioni è subito dimenticata quando si entra nella basilica, ampia e luminosa, che è tutta una festa di linee e di luce: è il Rinascimento in tutto il suo splendore e in tutta la sua freschezza.

Alessio Tramello, il più geniale architetto che ebbe Piacenza e che seppe trarre dallo studio su Bramante le più intense espressioni

(*fot. prof. G. Milani, Piacenza*)
SAN SISTO - IL MARTIRIO DI S. LORENZO DI G. B. PITTONI.

del nuovo stile, ha risolto in questa chiesa un problema importante di luce con la erezione di un secondo transetto posto subito all'ingresso del tempio, che permette al visitatore di abbracciare tutta la bellezza dell'insieme. Esso è ampio come il transetto del braccio di croce ed è sormontato da una cupola: la luce che ne deriva illumina le cappelle e le volte arrivando fino al presbiterio.

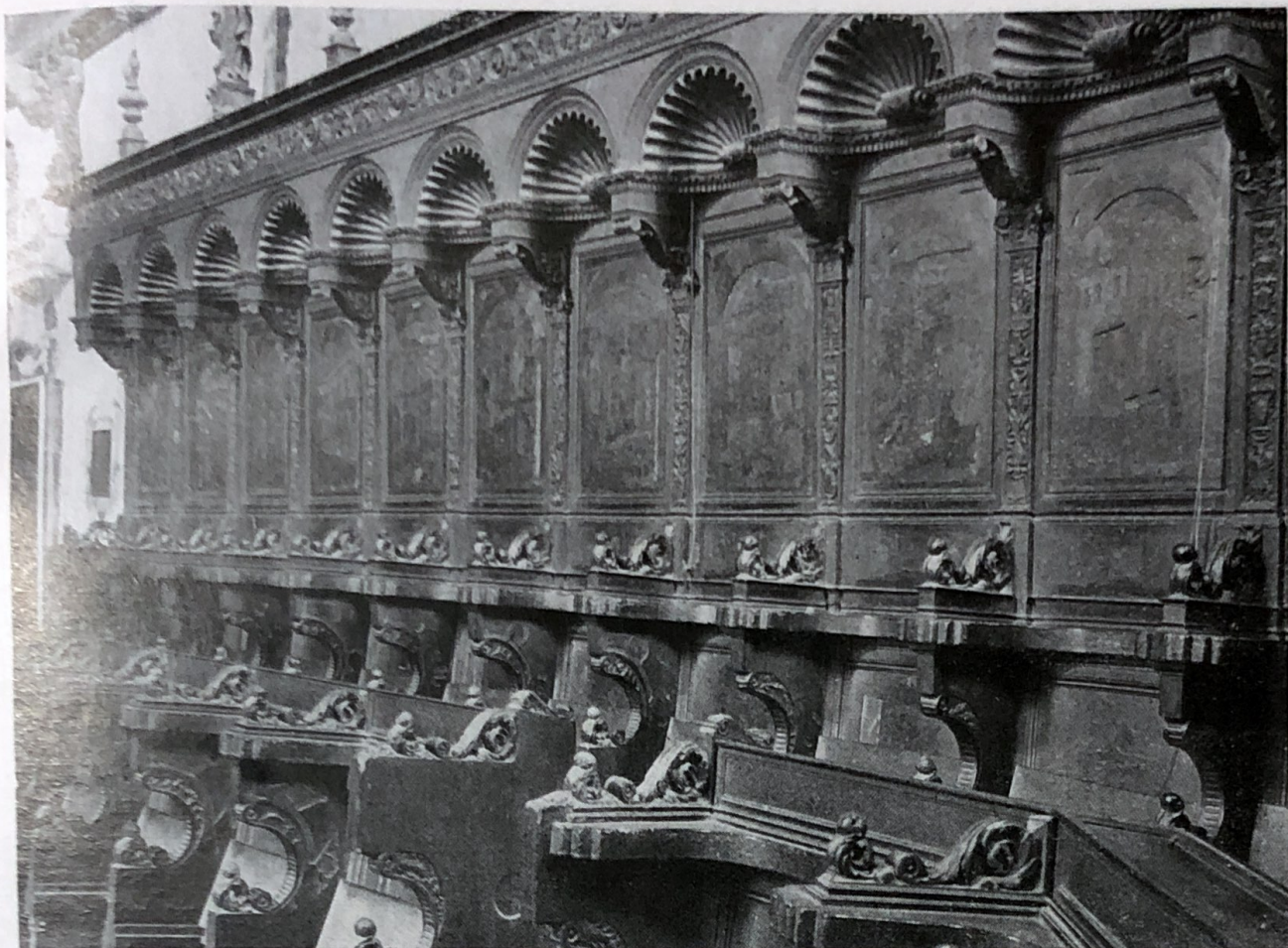
Il corpo della basilica è diviso in tre navate; la centrale è a botte, dipinta a cassettoni con fondo d'oltremare, e porta una fascia che gira tutto attorno, dipinta dal reggiano Bernardino Zacheta. Le navi laterali hanno vòlte a catino e mettono in cinque cappelle, absidali, per ogni lato. Anche nei muri laterali osserviamo ampie finestre che dànno luce a due cappelle contemporaneamente e con la stessa gradazione, sicchè ogni oscurità è vinta in questa chiesa, che è tutta un trionfo di luce.

Sul tamburo della cupola del braccio di croce è una galleria praticabile, come abbiamo nella Cattedrale e in parecchie chiese romaniche. Originariamente il capocroce terminava in un'abside che fu distrutta nell'anno 1756 per allungare il coro, il quale fu ricostruito su pianta quadrata, come è avvenuto più tardi della chiesa di Santa Maria di Campagna. Sotto il presbiterio spazia una vasta cripta pure a tre navi, alla quale si accede per mezzo di due aule, che si aprono ai lati dei bracci della trasversa. Nell'altare dietro alla cripta si conservavano fino a tre anni fa le ossa di Santa Barbara, che vennero nel 1929 trasportate con grande pompa nella chiesa superiore e collocate in un grandioso monumento inaugurato dalla maestà del Re. Di fronte a questo è il monumento eretto nella prima metà dei seicento a Margherita d'Austria, figlia naturale di Carlo V e moglie di Ottavio Farnese duca di Parma e Piacenza.

Nel coro, in lussuosa cornice, era oggetto dell'ammirazione di tutti il capolavoro di Raffaello, la *Madonna Sistina*, venduta sulla fine del 1754 dai monaci all'Elettore di Sassonia e che ora forma una delle gemme più preziose della Galleria d'Arte di Dresda.

Due quadri interessanti si possono tuttavia vedere: il *Martirio di San Lorenzo* di G. B. Pittoni e la *Madonna con Santi* di Sebastiano Novelli. L'autore del *Martirio di San Bartolomeo* nella chiesa del Santo di Padova splende in questa tela, rappresentante il *Martirio di San Lorenzo*, con la sua tavolozza ricca di colori vivaci e fremente di vita e di passione nei vari personaggi che formano la terrificante scena. L'espressione del santo, avvivata da una dolce serenità, che stende verso il cielo le mani supplichevoli e alza gli occhi bramosi verso la corona che lo attende, fa un vivo contrasto con le facce truci dei manigoldi e coi volti esterrefatti degli spettatori.

Nella terza cappella, a destra, ferma l'attenzione del visitatore una tavola che funge da pala di altare e rappresenta la Vergine col Bambino e i santi Pietro e Girolamo. L'autore del quadro è firmato: *Sebastianus Novellis haud ignotus*.

Dello stesso autore abbiamo nel piacentino, a Castel San Giovanni, un trittico anche esso firmato e datato « *Haec non Apollinis sed Sebastiani cognomine Navelli manus. MDXL* ». Direi però che la tavola di San Sisto è assai più ricca di movimento e di co-

(fot. prof. G. Milani, Piacenza)

SAN SISTO - I MAGNIFICI STALLI INTAGLIATI DEL CORO.

lore del trittico di Castello. Il Bambino pare copiato dai putti di Leonardo: negli altri personaggi a reminiscenze leonardesche sono commiste graziose movenze del Perugino, ma fuse con una dolce e suggestiva intimità, che dai personaggi si effonde anche nel paesaggio. Siamo di fronte ad un eclettico, del quale è doveroso riconoscere l'abilità nell'impossessarsi delle varie maniere dei maestri ai quali attinse e nel fonderle in unità organica piena d'interesse.

Ma l'opera d'arte più pregiata di questa magnifica basilica è il coro a intagli e tarsia, lavorato da due parmigiani: Panbianco di Colorno e Bartolomeo da Busseto; nel secondo stallo si legge l'anno in cui ebbe compimento il lavoro, 1514. Gli stalli rappresentano prospettive di palazzi, di castelli, di chiese (molto probabilmente proprietà e pertinenze del ricchissimo monastero). Altre interessanti pitture, oltre le due già notate, adornano la basilica, dovute a Bernardino Gatti, Camillo Procaccino, Sebastiano Novelli, G. B. Pittoni, Angelo Boroni e Taddeo Zuccari, e ad altri di chiara fama.

La più interessante fra tutte è *La strage degli Innocenti* — che è giustamente riguardata come il capolavoro di Camillo Procaccino e che non si può contemplare senza sentirsi presi da intensa commozione.

Ma più che per le opere d'arte in esso profuse, questo tempio risplende e s'impone all'ammirazione per la sua architettura, che lo fa essere uno degli edifici più commendevoli del Rinascimento e il capolavoro del grande concittadino Alessio Tramello.

VINCENZO PANCOTTI.

I NUOVI CONFINI DELL'ITALIA

Che l'Italia sia sempre stata prodiga agli altri di genio, di sangue e di fatica, è storia solare che non richiede nè sforzi di ricerca nè artifici di interpretazione. La civiltà umana si è alimentata copiosamente dei germi vitali del nostro genio, e il terreno su cui si combatteva per la causa dei popoli ha bevuto sovente il generoso sangue degli Italiani. Questo, senza contare, in un campo più modesto ma non meno importante e significativo, il contributo che i nostri connazionali all'estero dànno costantemente alla prosperità e al progresso dei Paesi che li ospitano.

Questa generosa tradizione ha una conferma — e qual tragica conferma! — nella partecipazione dell'Italia al conflitto europeo e nella dolorosa sproporzione tra i sacrifici da essa sostenuti e i vantaggi che le fu dato conseguire. Per farsi una chiara idea del modo come si è giunti all'infelice definizione dei nostri confini con l'Austria e con la Jugoslavia, per conoscere quali siano veramente questi confini e quali i nuovi territori che vi sono compresi (quante lacune, talvolta, nella conoscenza di queste cose che parrebbero di pubblico dominio!) bisogna leggere il documentato articolo *I confini d'Italia dopo la guerra* che il Gen. U. ADEMOLLO pubblica ne « *Le Vie d'Italia e del Mondo* » di marzo, continuando, con gran copia di dati e di cartine, la serie iniziata con lo sguardo alla posizione territoriale degli Stati europei dopo la guerra.

Nello stesso fascicolo della magnifica consorella, M. RIBORA prende occasione delle recenti elezioni irlandesi per parlare delle *due Irlande* (lo Stato Libero e l'Ulster), illustrandone la storia, i costumi, i caratteri fisici, le attività produttive, nonchè le vicende politiche che hanno avuto sì vasta risonanza nella stampa mondiale. Un altro articolo che ha carattere di palpitante attualità, è quello che E. CARTA dedica alla *Manciuria*, di cui illustra le vicende e i problemi, mettendo in luce le ragioni che la fanno oggetto di così aspra e lunga contesa.

P. PICOTTI ci porta per *le vie della Svezia invernale*, attraverso a paesaggi boreali di un fascino irresistibile e ci illustra i problemi tecnici talora formidabili che impone in quelle regioni la lotta dell'uomo contro la neve e il gelo. Dalla paziente fatica delle speciali locomotive che devono trivellare le dune di neve per aprirvi il varco al convoglio, alle faticose manovre delle navi rompighiaccio, a quella tipica industria che sega la crosta gelata dei laghi, ne fa tanti parallelepipedi e li conserva per il conforto della calura estiva, è tutto un complesso di problemi e di soluzioni di cui noi italiani possiamo appena renderci conto.

Ben altro clima e ben altro ambiente troverete nei luoghi descritti da N. DEL GRANDE, il quale ci illustra soprattutto gli aspetti e le risorse produttive dell'*Africa moderna*, basandosi sull'esperienza di una sua recente traversata del Continente Nero dal Capo di Buona Speranza al delta del Nilo. La zona descritta è quella dove si trovano le miniere d'oro e di diamanti, e presenta testimonianze impressionanti della tragica cupidigia dell'uomo, come quella fossa che ha raggiunto la profondità di mille metri e quella, men profonda, ma ben più vasta, presso Pretoria di dove vennero estratte circa 150 tonnellate di diamanti greggi. A. GOBBI BELCREDI ci intrattiene sulle *Cascate del Niagara*, non limitandosi però a esaltarne la superba bellezza, ma accennando, e illustrandolo con efficace iconografia, il nuovo canale Welland, primo passo verso quella grande « via d'acqua » che dovrà collegare, con un percorso di circa 4000 chilometri, l'Oceano Atlantico con i grandi laghi nordamericani.

La narrazione delle avventurose vicende di una *Spedizione italiana sul Rio Negro*, narrazione dovuta alla penna del Missionario Salesiano Padre A. GIACONE, chiude il bel fascicolo di 124 pagine di carta patinata speciale, ornato di circa 140 illustrazioni in nero e di 4 magnifiche tavole a colori.

Anche in questo fascicolo la parte iconografica ha uno sviluppo e una efficacia veramente suggestivi: numerose sono le fotografie riprodotte a piena pagina, e talune lo sono addirittura a doppia pagina. Inoltre ogni articolo è fornito di una o più cartine per consentire di seguirne meglio la materia e di farsi un più chiaro concetto dei luoghi accennati.

L'abbonamento annuo a « *Le Vie d'Italia e del Mondo* » è di **L. 40,50** per l'Italia e Colonie, di **L. 65,50** per l'Estero.

LA RACCOLTA DEL FALASCO (O PATTO), MISCELLANEA DI ARBUSTI ACQUATICI IMPIEGATI PER LETTIME O PER LE PICCOLE INDUSTRIE DI IMPAGLIATURA, DI FABBRICA DI STUOIE, CORDAMI, ECC.

UNA TERRA DELLE ACQUE

COLTANO

Chi si ricorda del tronco di ferrovia Pisa-Livorno in quell'ignara alba del nostro secolo, sempre pervasa d'un respiro ottocentesco pacato e sentimentale, rammenta anche il breve viaggio di provincia, senza febbre e senza convulsioni.

Livorno era allora separata dalla grande linea Roma-Modane: giunta a Vada, la ferrovia si internava verso nord-est per raggiungere la pensosa patria di Galileo, nè il traffico fra le due città aveva in quel tempo il ritmo febbrile che doveva poi acquistare.

Al viaggiatore pacifico capitava spesso di trovarsi solo in una carrozza di seconda; se saliva poi in una di terza, era solo lo stesso, in mezzo ad una piccola folla pittoresca e distratta: visi lavorati dal sole e dal libeccio, stivali da palude, fucile e bracco fra le ginocchia aperte.

L'estraneo, dal suo angolo, poteva comodamente raccogliere tutto il fiorito gergo venatorio dove « coppiole » e « padelle » esplodevano a salve fra il sano ridere e gli aneddoti del colloverde preso di vento, della beccaccia fatta levare dal querciolaio. Alla prima fermata i cacciatori si buttavan giù e il passeggero si accorgeva allora di traversare veramente il paradiso più suggestivo dei seguaci di S. Uberto.

Una terra delle acque, tutta specchi per i cieli mutevoli, tutta arterie torbide di canali e brividi d'umidore e bambage molli di nebbie e fremiti d'erbe, di canneggiole, di giuncaie. Una solitudine piatta, come schiacciata sotto il peso d'un sudario perenne. Lontano, contro l' orizzonte, intorno al pallore degli acquitrini, cornici lucide di pinete, fasce bronzee di boschi: capigliature folte in-

LA PASTORIZIA IN PALUDE NON TROVA PIÙ POSTO A COLTANO E QUESTO QUADRETTO NON SERVIRÀ CHE A FERMARNE IL RICORDO.

torno a un viso malato. Ogni tanto una nota di vita: l'onda trascolorante d'un gregge sull'orlo d'uno stagno, il profilo immobile d'un pastore, la macchia bruna d'un cavallo brado all'abbeveratoio.

Paesaggio alla Fattori, sostenuto sulla gamma fluida dei grigi, squallido nonostante le luci del Tirreno.

A un tratto, non più la visione d'una creatura viva rompeva l'uniforme distesa, ma qualche cosa d'inverosimile: una vela bianca come l'ala immensa d'un gabbiano e, dietro a quella, un'altra che afflosciava nell'aria appena mossa. Allora, dal sonno delle memorie scolastiche, risorgeva sorridente l'inganno di quel viaggiatore letterato: «gli aratri a vela».

Non aratri, ma navicelli che traversavano lenti il fosso tortuoso aperto nella pianura tra Pisa e Livorno. Navicelli carichi del loro materiale: rena e carbone, terrecotte e laterizi. Quando il vento cadeva del tutto, l'alzana sostituiva la vela; il navicellaio cullava la sua fatica col canto. La fune, contro le canneggiole, vi aggiungeva un accompagnamento leggero di corda toccata in sordina.

UNA TERRA CH'ERA DELLE ACQUE E CHE GRADATAMENTE DIVENTA DOMINIO DELL'ARATRO.

Così appariva Coltano verso il 1900 a chi lo intravedeva dalla ferrovia, e così apparve il 15 marzo 1844 ai passeggeri della piccola linea, quando questo tronco fu inaugurato. L'Italia iniziava allora le sue costruzioni ferroviarie. Dopo la Napoli-Portici (1839), la Milano-Como (1840) e la

IL RITORNO DEL GREGGE NEL CREPUSCOLO; UN PAESAGGIO « ALLA FATTORI » CHE NON SI VEDRÀ PIÙ A COLTANO.

Napoli-Roma, (1843) la Pisa-Livorno veniva quarta nel quadro cronologico.

Il treno aveva ancora in sè, intatto, il significato grandioso e un po' misterioso del « bello e orribile mostro » carducciano; si capisce quindi come — a render più solenne la cerimonia — l'Arcivescovo stesso di Pisa, monsignor Peretti, volesse prendervi parte. Era la prima conquista del moto meccanico che si slanciava traverso una terra rimasta nel suo aspetto di verginità primordiale. Dico primordiale, nonostante il canale e i viali fiancheggiati di pini, perchè vie d'acqua e vie di terra furono i primi mezzi di comunicazione creati dall'uomo. Ma non bisogna esagerare: non bisogna credere che quest'angolo incolto, situato a due passi da una città laboriosa, potesse essere addirittura ignorato. Tutt'altro: fu oggetto anzi di desideri, di cupidigie e di cure. Se noi lo vediamo resistere nel tempo col suo grigio volto di terra paludosa dobbiamo ricercarne la causa soltanto nel fatto d'una natura irriducibile.

Le dune litoranee formate traverso i secoli erano venute gradatamente a sbarrare il deflusso delle acque verso il mare e gli impaludamenti della pianura retrostante non avevan trovato più sfogo neppure nel letto dell'Arno che s'era a poco a poco rialzato.

Di quest'antico letto dell'Arno, della sua foce a Caput Labronis e dell'approdo dell'apostolo Pietro « ad gradus arnenses » ho già parlato in altro mio scritto sulla tenuta Reale di S. Rossore (1).

La magnifica basilica costruita a ricordo del primo altare di Cristo che sorse in Italia, si innalza all'angolo nord-ovest di Coltano, proprio là dove il canale, dopo aver limitato a nord la tenuta Reale, piega a un tratto verso mezzogiorno e la separa dalla tenuta di Tombolo. A mezzogiorno e a levante il confine è segnato da altri canali: la fossa Chiara e il fosso Caligi. Un tempo i paduli occupavano due terzi di questa terra che si stende per oltre 3000 ettari: i paduli Maggiore, Siepe, Manzino e Gracitone nelle vicinanze di Pisa, e quelli famosi di Stagno e della Ballerina poco lontani dà Livorno. Fra questi due gruppi di bassure s'innalzavano strisce di terreno più alto (poggi o tomboli) ricoperte di boscaglie maestose, dove querce e lecci, cerri e frassini, stretti da secolare amicizia, confondevano i rami fra loro: così che

« se il vento maligno voleva
disciorli dal tacito amplesso,
ogni albero tocco gemeva
sommesso ».

(1) « Vie d'Italia », Luglio 1931.

IL PALAZZO BUONTALENTI, OGGI SEDE DELLA DIREZIONE DELL'AZIENDA DI COLTANO.

Le maestose boscaglie esistono anche oggi, arpa sonora sempre sotto le ire del libeccio.

⁂

Della storia di Coltano s'è occupato con amoroso valore il dott. Mario Simoni, di Pisa, e la sua monografia rimane ottima fonte e certa d'ogni notizia.

Il Simoni s'arrischia perfino nel ginepraio dell'etimologia di questo nome. Terreno davvero malfido! Fra le varie ipotesi, la più attendibile mi sembra quella riferita alla parola « coletus » (piccolo poggio) dalla quale può essere derivato « coletanus »: luogo fatto di poggi... e il resto s'intende.

Il cenno più remoto risale al 780 d. C., con una pergamena relativa alla formazione del monastero di San Savino, presso Pisa. Fra i molti beni immobili di questo monastero appare anche una chiesa posta in Coltano e dedicata a S. Quirico.

Dopo il 1000 le fonti si fanno più sicure, tanto che è facile se-

COLTANO - TIPO DI CASA COLONICA.

TIPO DI CASA COLONICA, SIMILE A QUELLO COMUNEMENTE ADOTTATO NEL PISANO; CASA SENZA FRONZOLI, PATRIARCALE ED ACCOGLIENTE....

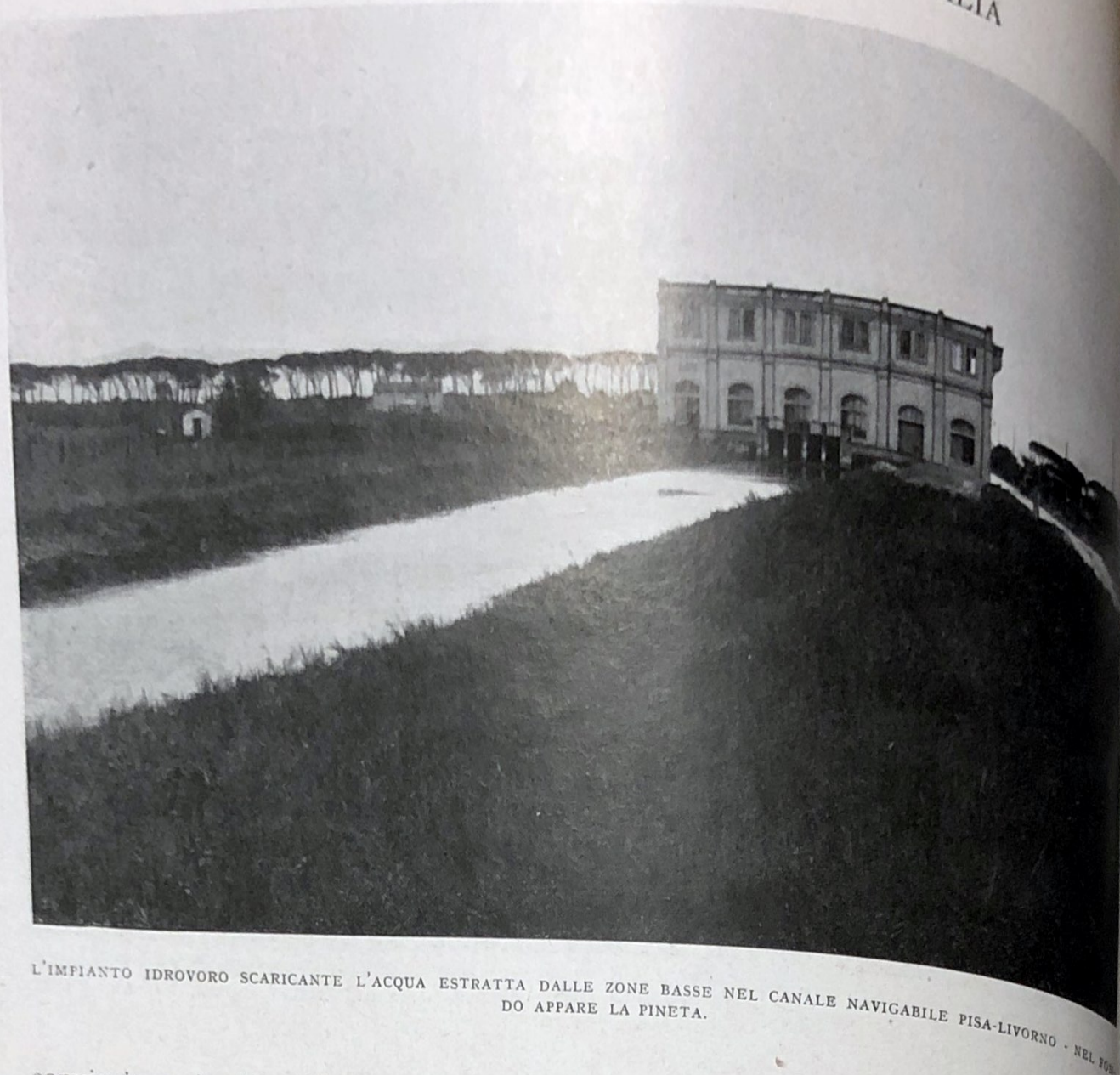
guire l'ampliarsi del dominio di questa Abbazia sulla terra di Coltano. Quello che rimase al di fuori fu proprietà di altre corporazioni religiose e di cittadini privati. Comunque i monaci di S. Savino si possono considerare i tranquilli dominatori della tenuta fino al XV secolo, quando la famiglia dei Medici cominciò a insinuarsi in ogni angolo della Toscana ed a raccogliere sotto la sua signoria anche tanta parte del patrimonio pisano.

Cosimo I° spogliava nel 1562 i monaci della loro proprietà, per cederla all'Ordine Equestre di S. Stefano, da lui stesso fondato. Ma alla fine del medesimo secolo, traverso varie vicende, il Granduca Francesco otteneva per sè, e per il suo figliolo don Antonio, il possesso incontrastato della tenuta.

La munificenza medicea lasciò del resto la sua larga impronta, visibile tuttora, anche in quella solitudine verde. Si deve al Granduca Francesco la costruzione del canale navigabile, come si deve al suo figliuolo il famoso palazzo, eseguito su disegno del Buontalenti. Se la terra valeva pcco come rendimento agricolo, essa aveva in sè la favolosa attrattiva della sua selvaggina, che spiega la predilezione di Principi amanti d'ogni fasto e d'ogni piacevolezza.

Quando la Casa Medici si estinse e quella dei Lorena subentrò nel dominio della Toscana, anche Coltano passò alla proprietà granducale. Finalmente la costituzione del Regno d'Italia comprendeva la Tenuta nella lista dei beni della Corona.

Ma il primo Re di Casa Savoia, e poi Umberto e Vittorio Emanuele III non vollero riservarsi l'esclusivo godimento di questa naturale ricchezza; con bella generosità, una concessione dietro l'altra, lasciarono al popolo di Pisa e di Livorno uso di libera caccia e di libera pesca. Quel giorno del 1870, nel quale i fortunati cacciatori poterono per la prima volta dare sfogo alla loro febbre contenuta, si dice che fossero uccise 700 lepri e 300 fagiani. Cifre degne di far balzare il cuore al più tepido dilettante di caccia.

Scorrendo le vicende della terra di Coltano, qua e là, dall'ordinata narrazione di compere, di affitti, di passaggi e di espropriazioni, più di un particolare colpisce: la cattura del pesce per mezzo di lontre addestrate; la

L'IMPIANTO IDROVORO SCARICANTE L'ACQUA ESTRATTA DALLE ZONE BASSE NEL CANALE NAVIGABILE PISA-LIVORNO - NEL FONDO APPARE LA PINETA.

convinzione che i boschi potessero proteggere dal propagarsi d'epidemie; l'obbligo imposto ai navicellai di caricare un certo numero di corbellini di ghiaia destinata al mantenimento della strada Pisa - Livorno. Quest'obbligo soprattutto ha qualche cosa di ineffabilmente casalingo per il nostro tempo dei tenaci asfalti. sui quali ferve tanto turbinar di ruote.

Come nacque la stazione radio telegrafica Marconi.

In un limpido giorno di settembre del 1903, Coltano era in tenuta di gala coi suoi pennacchi di falasco; un'automobile si fermava davanti al Palazzo. Ne discesero tre uomini. Parevano incerti sulla direzione da prendere: uno di loro specialmente, figura magra, ampia fronte, labbra abituate al silenzio, grigi occhi indagatori, scrutava il piano interrogandolo.

Mossero verso il padule Maggiore. Sopra il piccolo poggio di Corniolo alcune mucche pascolavano.

— Ecco — disse l'uomo dalla fronte ampia, indicando con la mano la leggera elevazione — Là, dove sono quelle mucche, potrebbe sorgere il fabbricato.

Le mucche fuggirono all'avvicinarsi dei visitatori, i quali raggiunsero il poggiolo e continuarono nel loro esame.

Quel giorno stesso, senza nessuna pompa, Guglielmo Marconi, Vittorio Emanuele III e Luigi Solari ponevano la prima pietra della Stazione Radiotelegrafica di Coltano. La terra delle acque, nota soltanto a un piccolo popolo di cacciatori, balzava a un tratto dalla sua oscurità incontro ad una fama mondiale.

Soltanto dopo le vittorie definitive di Poldhu e di Glace Bay, il Ministero delle Poste Italiano s'era deciso ad affidare a Guglielmo Marconi l'incarico di dirigere l'impianto di una grande stazione radiotelegrafica, destinata a comunicare con l'Europa, l'Africa e l'America.

Perchè lo scienziato scelse proprio quell'angolo di terra toscana? Certo per più di un'ottima ragione. Prima di tutto il Governo stesso aveva desiderato una zona centrale rispetto alla Penisola; poi il terreno acquitrinoso si prestava alle esigenze tecniche dell'impianto;

UN TRATTORE CON IL MOTOVOMERE IN AZIONE CHE SOLCA PROFONDAMENTE IL TERRENO DELLE VASTE PIANURE COLTIVABILI NELLA TENUTA DI COLTANO.

ed infine sua Maestà il Re metteva a disposizione della grande iniziativa la sua vasta tenuta. I lavori s'iniziarono nell'estate del 1904 e si prolungarono parecchio. Li dirigeva il Marchese Luigi Solari, aiuto di Guglielmo Marconi il quale era dovuto ripartire per l'Inghilterra.

Il Solari ci narra lo sgomento che lo prese quando si ritrovò tutto solo nel luogo scelto dal Maestro, circondato da una pianura squallida, priva di strade, di case, di mezzi di comunicazione. Grandi difficoltà si dovevano superare; ma a poco a poco il fabbricato bianco si levò nel verde, e intorno, come sentinelle magiche destinate a raccogliere le voci imponderabili degli spazi, gli sorsero le sedici torri di ferro. Il Ministero delle Poste e il Ministero dei Lavori Pubblici si occupavano della Stazione e mentre i progetti venivano scambiati fra loro, la radiotelegrafia continuava il suo cammino di conquista.

Così si giunse al 1909. Lo scoppio della guerra contro la Turchia verificatosi due anni più tardi, rendeva più che mai indispensabile questo mezzo di comunicazione diretta fra l'Italia e le sue Colonie.

I lavori, rapidamente condotti, furono presto ultimati. Il 19 novembre 1911 la Stazione potè essere inaugurata alla presenza del Re.

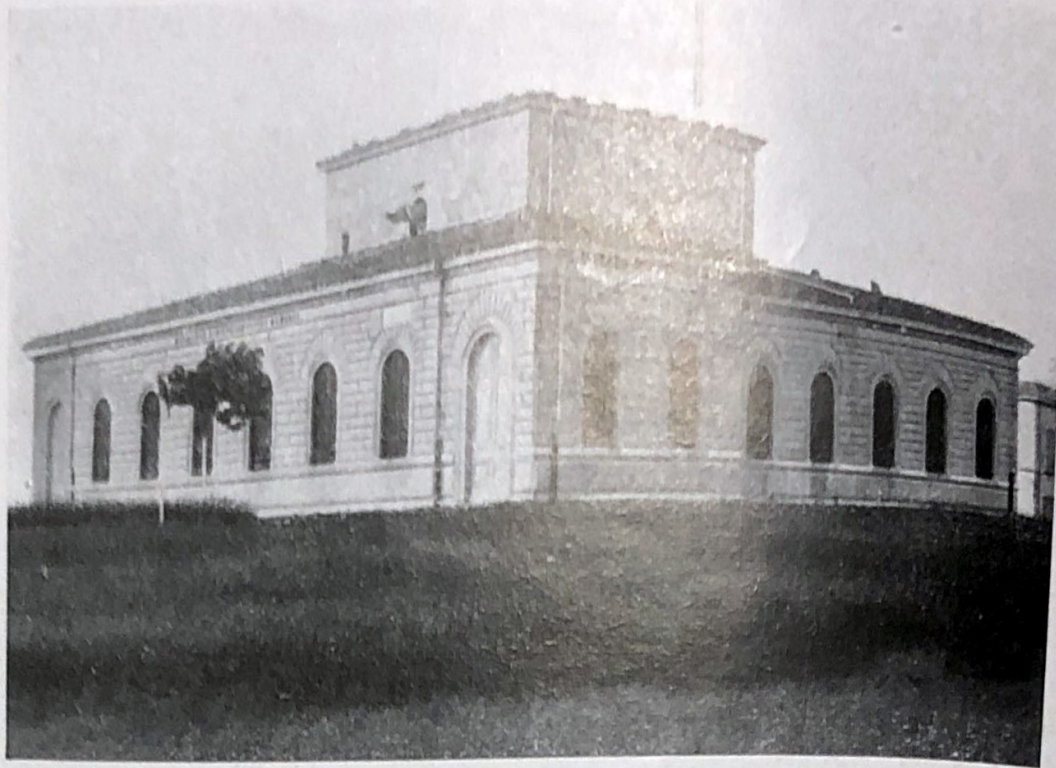
— Siamo pronti? — chiese Sua Maestà.
— Allora chiamiamo Massaua.

La chiamata fu trasmessa: di là dal Mediterraneo un omaggio devoto a Vittorio Emanuele, rispondeva senza indugio.

Poco dopo, anche di là dall'Atlantico giungeva un altro saluto dalla Compagnia Marconi del Canadà.

Così, quasi religiosamente, si inaugurava la Stazione di Coltano.

Bonifica.

Millenovecentotrentatrè. Non c'è da meravigliarsi se un vecchietto di Pisa ti dice — riferite a Coltano — le parole di quel poeta: « me l'hanno guasto questo mondo bello ». Dal suo punto di vista, può anche non avere torto. Difatti chi oggi andasse a ricercare la desolata terra delle acque, rimarrebbe deluso. Al posto della solitudine aspra, una terra rasserenata, un cantuccio lindo e cortese di Toscana ti sorride, uguale a tanti altri.

LA PRIMA STAZIONE MARCONI 1905 A COLTANO.

Sotto il delicato cielo il piano dilaga, con uno svariare lucido di toni alternati a scacchiera, come in una ceramica moderna. Accanto agli appezzamenti lavorati di fresco incontri molte vecchie conoscenze: gli smeraldi teneri dei grani e dei trifogli, i tappeti verde-scuro dei medicai, il grigio-glauco delle carciofaie e delle cavolaie. Intorno ai campi, il ricamo delle viti; intorno alle case coloniche, bianche come spose novelle, le panciute figure dei pagliai. Voci d'uomini, risa di bimbi, mugghio di vitelli; respiro robusto che emana dal suolo e palpita nell'aria: trionfo di forze giovani pullulate dalle forze eterne.

Quanti secoli erano occorsi alla natura per erigere i suoi baluardi? E durante quanti secoli questa terra delle acque aveva respirato nel suo letargo di malata incurabile? Dieci anni sono bastati alla volontà dell'uomo per trasformarla.

Nel vecchio Palazzo Mediceo adattato ai nuovi usi, il dott. Giannotti presiede la vasta azienda dal 1930. Intorno al Palazzo si aggruppa il centro di Coltano che è già un villaggio, con case, scuole, sede fascista, dopolavoro, caffè, deposito macchine, deposito combustibili, stalle, magazzino per cereali.

Il direttore parla pieno di legittimo orgoglio, dell'opera di redenzione che si sta terminando.

Tentativi parziali erano già stati praticati fino dai lontani tempi, ma senza risultato, perchè l'estensione dei paduli imponeva un progetto unico, razionale e definitivo.

Quando nel Vittorio Emanuel concesse Coltano l'opera dei Com tenti, il progetto studiato e comp dal professore Alb Pozzo.

Detto così alla b na, consisteva in q sto: separare prima tutto il bacino de acque interne dal te reno delle acque sterne; poi distende la rete dei canali d scolo, la quale avre be fatto capo a un po deroso impianto idr voro, che si sarebbe scaricato a sua volta nel nuovo canale navigabile Pisa-Livorno. Il progetto fu posto in attuazione nel medesimo anno. A mano a mano che gli appezzamenti venivano dissodati, si praticava insieme la sistemazione dei fossi raccoglitori, delle scoline e delle viottole campestri; perchè questo sistema di lavoro simultaneo facilitava il defluire delle acque traverso il terreno rimosso e permeabile.

Non è possibile entrare in merito qui alle molteplici ragioni che ostacolarono in mille modi questa vastissima bonifica (1). Il sistema, per esempio, riuscito ottimo in un padule, diventava inefficace in un altro; il mezzo giudicato buono a priori, non rispondeva agli effetti. Così i problemi da risolvere si seguirono ininterrotti fino ad opera compiuta. Perchè oggi la bonifica idraulica è opera veramente *compiuta* e non rimane da mettere in atto altro che l'ultima parte della bonifica agraria.

Semine, abitazioni, appoderamenti, tutto fu studiato, particolare per particolare. La coltura del grano è quella alla quale sono state rivolte le maggiori cure, e la produzione del cereale prezioso (il primo anno si gettò il seme sulle zolle appena rimosse, con risultato soddisfacente), va sempre migliorando.

(1) D'altra parte il Touring ha già pubblicato nel 1922 e distribuito ai suoi 33.538 Soci vitalizi (tanti ne contava in questa categoria a quell'epoca) una bellissima monografia illustrata: *Terra promessa*, in cui L. V. Bertarelli lungamente si è soffermato a parlare di Coltano e della sua bonifica.

COLTANO LA NUOVA STAZIONE RADIOTELEGRAFICA MARCONI, 1930.

Come tipo di casa colonica venne scelto il tipo comunemente adottato nel pisano. Casa senza fronzoli, patriarcale e accogliente, che fino da lontano fa pensare al buon profumo del pane sfornato ed all'invito appetitoso di una fetta di polenta gialla. Un fabbricato unico per l'abitazione, il portico e la stalla. Il portico è sufficiente a ricoverare le macchine e gli altri attrezzi, la stalla può contenere dodici bovini grossi e cinque piccoli; la scuderia due cavalli.

In quanto al sistema d'appoderamento, a mano a mano che i terreni venivano rimossi e coltivati, si costruiva anche la casa, s'impiantavano le rotazioni, e dopo due anni di conduttura diretta si consegnava al colono il podere completo e organizzato.

Nel 1928 i poderi erano già 28, tutti con nomi che ricordano le battaglie, i monti, i fiumi, i luoghi della nostra guerra: Piave, Grappa, Isonzo, Montello, Pasubio....

Alla fine d'ottobre del '31 l'Azienda aveva la bellezza di 60 colonie in atto. Quanto prima 600 ettari di località Stagno, quotizzati in particelle di 3 o 4 ettari, verranno venduti ad agricoltori ex-combattenti con facilitazioni di pagamenti rateali. Lo stesso sarà fatto a poco a poco di tutto Coltano. Fra cinque o sei anni l'Opera Nazionale Combattenti avrà terminato il suo compito in questa parte di Toscana, già convertita in un frazionamento di piccoli agricoltori.

— L'Opera non ha per iscopo — dice il nostro accompagnatore — di formarsi delle proprietà terriere; ma assume l' impresa di bonifiche soltanto per quotizzarle poi agli ex-combattenti.

E parla con entusiasmo del grande lavoro compiuto dall'Opera, e ricorda le bonifiche dell'Agro Pontino, dell'Alto Adige (V. Venosta), dell'Albarese, dell'Isola Sacra.

Nella sua voce passano accenti d'emozione sincera: perchè ogni vittoria faticosa assurge a poema e perchè convertire in pane l'acqua putrida d'un palude è, più che bonifica, prodigio schietto d'amore.

La stazione Marconi di oggi.

Anche il poggio di Corniolo reca l'impronta delle forze che si susseguono come onde nell'oceano del tempo.

Il vecchio fabbricato della prima Stazione Marconi (1905) ha ceduto il posto d'onore a quello nuovo, solido e schietto con la sua faccia quadrata di rossi mattoni. Le sedici sentinelle ferree non esistono più; lunghissime antenne le hanno sostituite e bene si capisce che la vittoria del 1911 segnò soltanto, con la sua pietra miliare, la misurazione d'una marcia in altezza.

Se qualcuno di noi può andar oltre la soglia vigilata di questo tempio della scienza, nell'ingegnere che gli viene incontro con un

viso imberbe di fanciullo cordiale, vede la personificazione della conquista in divenire perenne. Egli indulge benevolo alla nostra ignoranza curiosa e cortesemente narra, se non la sappiamo, la storia della Stazione in questo ventennio.

Il Ministero delle Poste e Telegrafi la cedè alla Marina Italiana allo scoppiare della guerra italo-turca, ed essa l'ebbe fino al 1924. Nel '24 passava in concessione all'Italia-Radio, proprio nel momento in cui l'avvento delle onde corte rivoluzionava il mondo scientifico: le onde lunghe cadevano rapidamente in disuso, ed anche la povera Stazione di Coltano di lì a poco restava inoperosa, coi suoi vecchi apparecchi superati dalla nuova conquista. In queste condizioni la riscattò il Ministero delle Comunicazioni, per volere di Costanzo Ciano. Era l'anno 1929. Al principio del '30 la Stazione, completamente trasformata, cominciava il suo servizio regolare ad onde corte, medie e lunghe, con le navi mercantili, conquistando il suo posto definitivo di centro-radio-duplex delle comunicazioni marittime nazionali.

Del resto essa tiene onorevolmente il primato anche fra gli analoghi centri europei ed americani (Norddeich, Portishead, ecc.).

La conclusione fa raggiare il volto dell'ingegnere.

— Vede, — egli dice chiudendo nel cerchio dello sguardo il suo dominio d'aria e di terra — le onde lunghe non sono abbandonate del tutto. Quelle otto antenne disposte su due file ne sostengono gli aerei. Sono gli aerei dei trasmettitori ad onda lunghissima, da 500 e 200 Kw.

« Antenne d'una altezza rispettabile, sa? Di qui non sembra, eppure raggiungono i 254 metri. Distingue i fili dell'aereo? Io potrei anche contarli: dodici.

« Ora osservi l'antenna più vicina al fabbricato. E' una delle otto, ma sorregge anche gli aerei delle onde medie. Badi che le dico le cose molto all'ingrosso! Guardi laggiù, davanti a noi, quella specie di conduttura di acqua, doppia a fior di terra. Si tratta in realtà di tubi concentrici di rame, ma costituiscono i conduttori di linea per le onde corte. Al termine della linea esistono quattro aerei speciali per l'emissione di altrettante onde corte di portata mondiale!

« Sa che la Stazione ricevente è a Nodica? È buona usanza mettere la Stazione ricevente fuori del campo d'onda della Stazione tra[smit]tente; e Nodica dista 30 chilometri in [linea] d'aria da qui. Essa è collegata con C[oltano] per mezzo di un cavo sotterraneo ad 11 co[ppie] telefoniche. Da Nodica si esegue la manipola[]zione degli apparecchi di Coltano e si [può] svolgere servizio simultaneo con 6 [...]

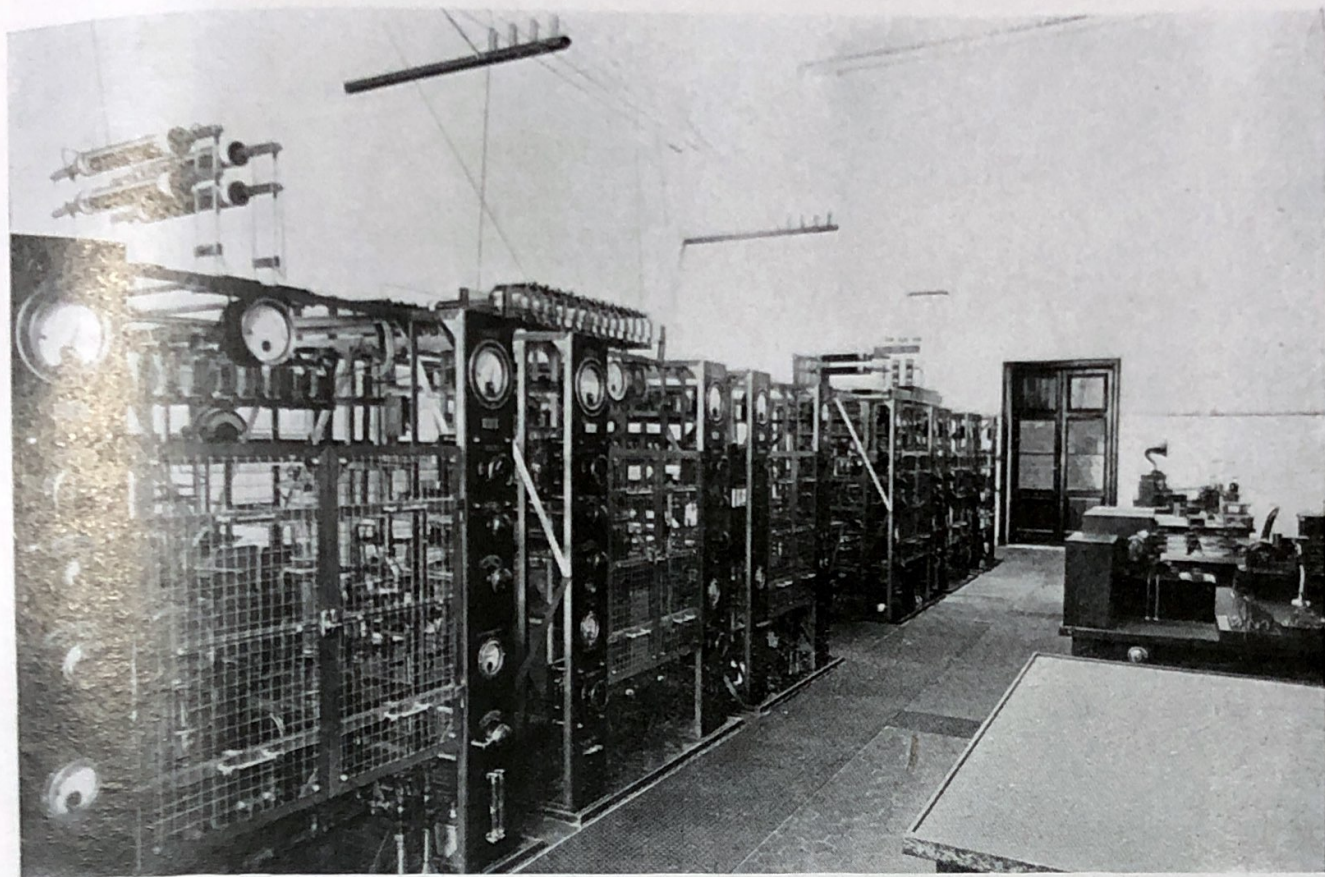
« L'Ufficio telegrafico di Nodica è colle[gato] con linee telegrafiche e telefoniche dire[tte con] Roma, Napoli, Livorno, Genova e Trie[ste,] talchè i marconigrammi da e per i pi[roscafi] non soffrono il minimo ritardo, e sono [...]camente rimessi al passeggero, nel giro di [po]chi minuti dalla presentazione all'ufficio [ter]restre, anche nei più lontani oceani.

« I piroscafi delle linee di New York, Bu[e]nos Aires, Valparaiso, Vancouver, Shangh[ai,] Australia e Capetown, grazie all'organizza[]zione ed alla potenzialità del nuovo cen[tro] di Coltano Radio (1 A C), si mantengono [in] contatto con l'Italia per tutta la durata del viaggio. Vantaggio, questo, che l'Italia ma[ri]nara e fascista si è assicurata sulle altre ma[]rinerie mondiali, in virtù del genio immor[]tale di Marconi e mercè la tenace volontà dell'eroe di Buccari e di tutti i suoi valenti collaboratori ».

L'ingegnere parla lento, preciso, cercando frasi semplici per il visitatore profano, ma ha nella voce, anche lui, l'emozione contenuta di un innamorato costretto a rattenere il canto.

— Vuole visitare le sale? — chiede mentre precede su per la breve gradinata e nel vestibolo ampio. Il senso del mistero che fuori ci ha lasciati come un'atmosfera diffusa e impalpabile, si materializza quasi nell'interno e ci si stringe addosso sbigottendoci. Ci si sente miseri e ciechi: soltanto la nostra umanità ci risolleva perchè aderisce all'uomo che ha saputo aprirsi un varco sull'inconoscibile.

Le sale si seguono l'una all'altra col loro linguaggio poderoso e per noi indecifrabile: sala macchine ad alta tensione per onde corte; sala macchine accensione filamenti, tensione anodi, pilota griglie e modulatore radiotelefonia; cabina di trasformazione di alta tensione; sala alternatori ad alta frequenza (500 e 200 Kw.) per trasmissioni ad onda lunga e macchine per alimentazione dei trasmettitori onda media; sala trasmettitori onda media.

Finalmente la sala trasmettitori Marconi ad onde corte.

COLTANO - LA SALA DEI TRASMETTITORI MARCONI AD ONDA CORTA DELLA NUOVA STAZIONE 1930.

L'ingegnere ci conduce poi davanti al modulatore per la trasmissione in radiotelefonia. L'ultima conquista dà alle sue parole il fascino che supera la scienza per raggiungere il cuore.

— La Stazione Marconi attivò le prove per il servizio radiotelefonico coi piroscafi al principio dell'anno scorso; ormai si può parlare da un qualunque posto di abbonato con un qualunque passeggero a bordo di nave provveduta di analoghi apparecchi. I figli d'Italia risentiranno, traverso gli oceani, la voce della Madre Terra e la madre risentirà la voce dei suoi figli. Pensi un po'!...

Sì, tu visitatore ascolti e pensi; ma ascoltando, dentro il tuo cervello, involontariamente, affiorano insieme squarci di ricordi, brividi di emozioni lontane: un dirigibile che chiama dalla solitudine artica; i bimbi di Nome, strangolati dalla difterite, che invocano il siero liberatore, un sommergibile urlante il suo appello supremo...

Guardi le macchine immani e dalla ridda delle immagini e dei sentimenti una certezza sorge e si afferma: che sul cammino dello spirito c'è un crocevia senza insegna dove lo scienziato ed il santo devono fatalmente incontrarsi.

Allora ti rivolgi per sorridere al giovane ingegnere. Poi riprendi la tua strada solitaria. Un aratro abbandonato in un campo raggia al sole, gioiello favoloso.

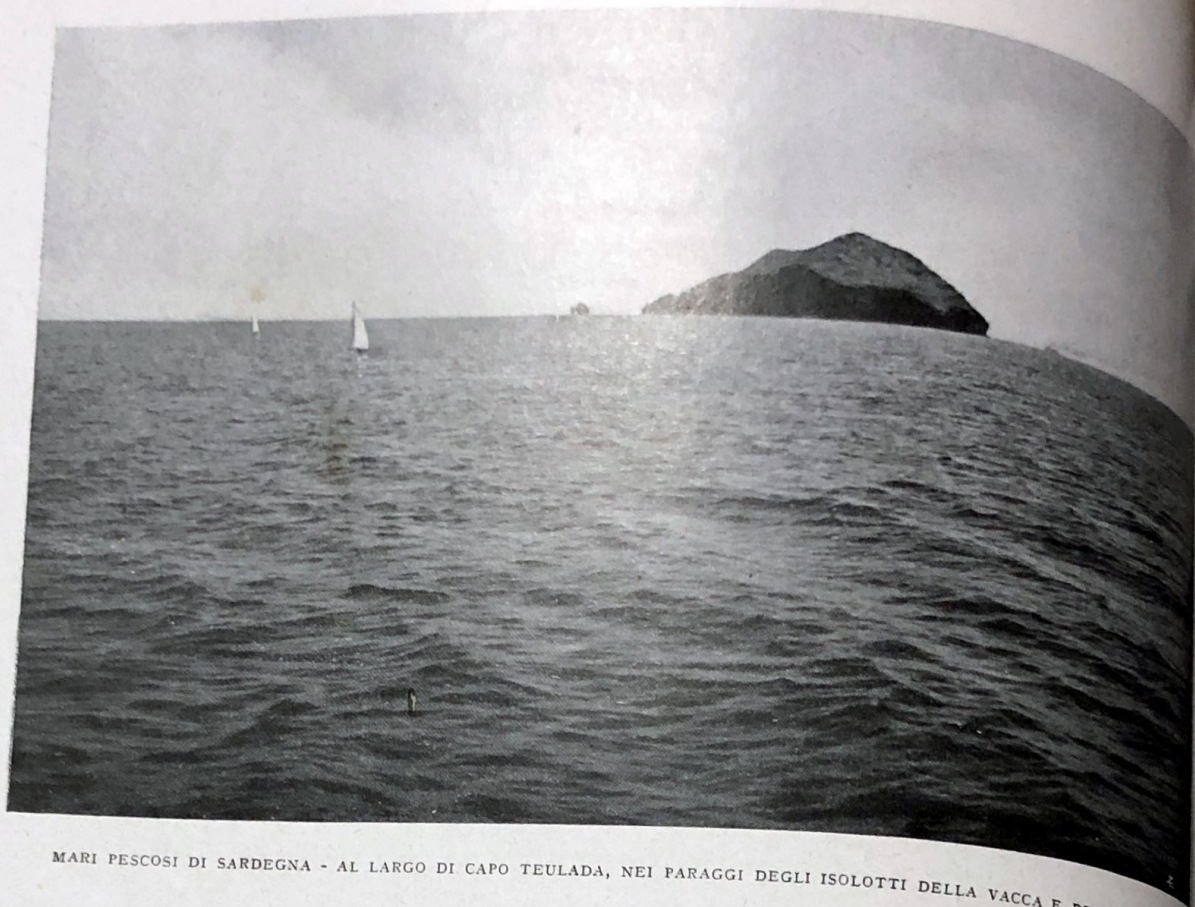
Chiara t'è ormai la magnifica unità nascosta nella molteplicità degli aspetti, e quell'aratro ti vale l'antenna, e il tasto Morse, ti appare miracolo, come il seme di grano che accestisce nella zolla franta.

Protezione di vita sempre.

Arrivi senza avvedertene al nuovo canale navigabile. Un canto di navicellaio sale nel silenzio: riconosci lo stornello toscano. La fune, contro le canneggiole, vi aggiunge un accompagnamento di corda toccata in sordina. Le automobili rombano, poco lontano, sull'asfalto della via provinciale.

Ma l'armonia rimane nella dissonanza. Sia che fabbrichi la macchina, o che tragga cantando il navicello, è sempre l'eterno anelito quello che sospinge l'uomo: il senso del « più avanti », per cui nulla lo ferma, nulla lo placa.

Così che le strade del mondo — fu detto — non sono di chi ci passa ma di chi ci passerà.

BIANCA GERIN.

MARI PESCOSI DI SARDEGNA - AL LARGO DI CAPO TEULADA, NEI PARAGGI DEGLI ISOLOTTI DELLA VACCA E DEL VITELLO.

LA PESCA IN SARDEGNA

La Sardegna ha mari discretamente pescosi; ha, inoltre, stagni che ospitano una abbondantissima, se non molto variata quantità di pesci, la quale costituisce, per l'isola, una cospicua risorsa economica e alimenta una pur ragguardevole esportazione per il continente.

La pesca nei fiumi, invece, ha rilevanza trascurabile. Ciò è dovuto alla capricciosa idrografia isolana. E' noto come la Sardegna non ha veri e propri fiumi; anche i principali corsi d'acqua sardi, se hanno un percorso abbastanza esteso — giungendo il Tirso a 150 km. e il Flumendosa a oltre 120 — sono torrenti, di corso impetuoso nella stagione piovosa, ma quasi asciutti nel periodo primaverile ed estivo. L'estate sarda, o meglio, il periodo di siccità, comincia a giugno e spesso perdura sino all'ottobre; ciò che non favorisce ed anzi ostacola lo sviluppo costante di una fauna fluviale.

Il mare che circonda la Sardegna, inoltre, a non grande distanza dall'isola, offre profondità considerevoli, che spesso raggiungono i 1000 metri e, in qualche punto, oltrepassano anche i 3000. In quelle profondità il Prof. Enrico Giglioli accertò la presenza di una fauna abissale nel Mediterraneo, composta di pesci, crostacei ed altri animali caratteristici delle grandi profondità, e che fino ad allora erano noti soltanto per l'Oceano. Si tratta di gamberi, in apparenza ciechi, perchè i loro occhi sono rudimentali e nascosti in una piega del loro scudo, di stranissimi pesci lunghi e scarni che giungono alla superficie dell'acqua assai malconci, perchè la mancanza della pressione fa loro schizzare gli occhi fuori dalle orbite e fa scoppiare la vescica natatoria; e di curiosissime spugne silicee fissate al fondo del mare mediante un peduncolo tratto da un fascio di spicole sottilissime e lunghe fino a 25 cm. e pure silicee.

Ma se taluni campioni di questi strani pesci e crostacei sono raccolti talora dai pesca-

(*fot. ediz. Atzeni*)

PICCOLI VELIERI DA PESCA ALLA MARINA DI CAGLIARI.

tori di Sardegna, la pesca dei pesci comuni, dei pesci commestibili si fa anzitutto ad assai minori profondità e ad assai minor distanza dalla costa, ed inoltre le preziose osservazioni del Giglioli valgono agli effetti della scienza, non a quelli dell'industria della pesca.

La pesca nel mare.

La pesca si pratica coi mezzi comuni: con le reti a strascico o di posta, con la fiocina e la lenza e con le nasse.

Pur essendo i mari di Sardegna assai pescosi, lo sviluppo dell'industria della pesca con le reti è assai recente, nel senso di applicazione di mezzi meno primitivi e modesti, e quindi più redditizi.

D'altra parte è noto che il popolo sardo non ha nè consuetudini nè tradizioni marinare. L'isola, è vero, è ovunque ampiamente circondata dal mare; il largo alito salmastro vivificatore giunge, può dirsi, fino alle basi del Gennargentu e si propaga ovunque. Ma i Sardi, nella loro quasi totalità, come il personaggio del poeta latino, lodano il mare ma si tengono alla terra. Il mare non ha mai esercitato, in passato — nè può dirsi la eserciti oggi — alcuna influenza sulla vita economica sociale, politica ed intellettuale della popolazione della Sardegna. È stato solo un fattore di isolamento. La maggior parte dei marinai nativi dell'isola provengono da paesi di origine oltremarina: carolini, o di Carloforte, originarii di Liguria, maddalenini, di origine còrsa, algheresi, di origine spagnuola. È mancata, alla Sardegna, una marina propria e anche all'esercizio della pesca nelle acque sarde, pur nelle forme suddette praticate sino a pochi lustri addietro, parteciparono, numerosi, uomini di altre regioni, specialmente napoletani.

Erano piccoli battelli, bilancelle con una vela latina, con coperta totale o parziale, o senza coperta; microscopiche imbarcazioni a vela ed a remi, costrette, al primo imperversare del mare, a rifugiarsi nei porti o nelle cale. Sotto coperta, appena tanto spazio quanto basta per il riposo dell'equipaggio e per custodire i pochi viveri e i pochi attrezzi. Naturalmente, dovendo fare assegnamento soltanto sulla forza del vento e sullo stato del mare, nessuna regolarità di approdo nei luoghi ove collocare il prodotto della pesca: un'industria patriarcale e aleatoria nel senso più ampio della parola. Unica forma di pesca marittima esercitata in modo razionale e in grande stile, quella dei tonni.

Ma le cose, da una quindicina d'anni a

questa parte mutarono, quando si destinarono alla pesca battelli a vapore o a nafta: antichi rimorchiatori di discrete dimensioni o piccoli piroscafi da traffico ridotti alla nuova destinazione, o battelli appositamente costruiti. Ma, in genere, galleggianti dalle linee ineleganti, con la coperta ingombra; e alberi e alberelli cui sospendere le reti a pesca ultimata, e lungo i bordi ed a poppa carrucole e rulli per lo scorrimento dei cavi per il rimorchio delle lunghe e pesanti reti dalla colorazione ferrigna, che debbono rastrellare il fondo; e grue di metallo, a destra e a sinistra, per tener allargate le reti stesse. Le reti son munite, ai bordi, di grosse sfere, vuote, di vetro robusto, a breve distanza le une dalle altre, protette contro gli urti, e che funzionano come galleggianti.

Talvolta son le antiche barche da pesca a vela, cui si applica un motorino sussidiario che consente ad esse una certa autonomia di movimento, specie nell'entrare ed uscire dai porti e dai golfi, quando il vento, non propizio alla manovra occorrente, le obbligherebbe a una pregiudizievole perdita di tempo.

Con l'impiego dei motorini, invece, il prodotto della pesca può esser portato, con una certa relativa puntualità, sul mercato, nell'ora propizia alla vendita, o alla stazione
porto per l'invio nel continente. Nel p
invece, non era infrequente il caso che
battello a vela, per mancanza di vento
vesse sostare per lunghe ore, e talora gi
te, al largo o in qualche cala deserta, o
costretto dalla direzione avversa del ve
battere il mare con lunghe bordeggiate,
a bordo il prodotto della pesca inutilizz
soggetto a deterioramento.

A questi motopescherecci di solito
assegnati nomi di animali abitatori del
re: *Nasello, Delfino, Squalo;* o di Santi
tettori: *Sant'Efisio*, il protettore della
degna, *Sant'Antonio, San Giuseppe*, ecc.

Nel porto di Cagliari, oggi, è una vera
propria flottiglia di questi motopescherec
che occupa una parte dell'antica darsena
richiama subito l'attenzione per i pavesi
reti e i globi di vetro, da un albero all'altro
battelli appartenenti a privati sardi o con
tinentali o a qualche Cooperativa di pesca
tori.

La vita degli addetti a questa pesca è sem
pre vita dura e pericolosa, per quanto meno
travagliata e rischiosa di quella delle anti
che e delle attuali barche a vela. È un la
voro di tutti i giorni, del giorno e della not-

LO SCARICO DEL PESCE A CAGLIARI.

(*fot. Pes, Cagliari*)

IL TRASPORTO DEL PESCE AL MERCATO.

te, con scarsi e brevi riposi, anche perchè gli equipaggi sono cointeressati ai prodotti della pesca. Spesso, mentre nei porti e nei golfi il mare è in calma, avviene che, appena doppiato un Capo per uscire al largo, ci si trova di fronte a tempi infernali, che rendono la navigazione lenta e pericolosa. I marosi che passano da un bordo all'altro impediscono di iniziare le operazioni della pesca o le interrompono nel meglio. Talvolta lo schianto dell'inabissarsi della poppa della nave in mezzo ai marosi rompe di colpo i cavi delle reti, che hanno un valore ingente, e le porta via. L'equipaggio, nonchè a cucinare qualche cosa per il pasto, non riesce neppure a trangugiare un boccone qualsiasi. Le piccole lance rischiano da un momento all'altro di essere strappate dal bordo.

Per un percorso di appena una decina di miglia talvolta non bastano due o tre ore, nè sempre si ha in prossimità una cala ove cercare rifugio.

Oltre i tonni ed i pesci-spada, i pesci commestibili più abbondanti sono le triglie, i naselli, i pagelli, le ombrine, i muggini, i lupi, i dentici, le sogliole, le anguille, le murene, le orate, le palamide, i ghiozzi, ecc.

La pesca delle sardine ha perduto molto dell'antica importanza. Essa si pratica ancora da maggio ad agosto. Ma il prodotto è decimato assai, per influenza di cause non troppo note. Si vorrebbe attribuire la diminuzione di questa specie alla pesca degli avannotti, conosciuti comunemente col nome di *bianchetti*.

Abbondano, sulle coste sarde, anche le aragoste, le quali, come si sa, vivono, di preferenza fra le scogliere e sono di diverse colorazioni, a seconda della diversa profondità in cui dimorano. Si pescano con reti a strascico, massime di fondo e con nasse. L'esca è formata di piccoli pesci infilzati in bastoncini, L'aragosta, entrata nella nassa, vi rimane prigioniera. Attorno alle coste della Sardegna vengono battelli con scompartimenti sott'acqua, per conservare vive le aragoste catturate e destinate all'esportazione. In attesa della venuta di queste navi-vivaio, le aragoste vengono conservate in grandi gabbioni tenuti sott'acqua, detti *garuffi*.

La pesca notturna con la fiocina viene fatta con barche che portano a prua una lampada ad acetilene per attirare il pesce e permettere al pescatore di scorgere la preda. Un

tempo, in luogo delle lampade ad acetilene, si usavano fasci di fascine secche accese.

La pesca con le nasse, che non ha molta diffusione, si pratica nelle solite forme, come la pesca da fermo, con le sciabiche, tratte dal mare alla spiaggia.

Anche il sistema della sciabica è quello che si pratica dovunque dai pescatori.

La pesca del tonno.

Della pesca del tonno troppo si è scritto perchè non si abbia timore di dir cose troppo note, nella descrizione di questo genere di pesca, che si pratica sulle coste occidentali dell'isola, dall'isolotto dell'Asinara in giù e specialmente attorno all'isola di San Pietro o Carloforte, pesca esercitata anche nelle remote antichità e vanto di Bisanzio e dei popoli iberici.

Il sistema di pesca praticato anche attualmente in Sardegna vi sarebbe stato introdotto, verso la fine del secolo XVI, da un cagliaritano, Pietro Porta, al quale, per tale benemerenza, il Governo spagnuolo, che aveva il monopolio della pesca, concesse l'investitura del feudo di Teulada. Più tardi vennero impiantate delle tonnare anche da privati, ai quali, man mano, vennero cedute le tonnare governative. Il maggior incremento delle tonnare di Sardegna si ebbe nella seconda metà del sec. XVII, quando, dopo il famoso terremoto di Lisbona, i tonni ab narono le coste della Spagna e del Por lo. Prima del Porta, la pesca si faceva ami, con ramponi e con reti piccole. D lora in poi le cose sono radicalmente c biate e la pesca si compie a mezzo di gigantesche, fissate, in quanto occorre, fondo, mediante ancore e galleggianti, in m do da formare delle pareti verticali che sc dono fino a 30 metri di profondità. Le reti hanno circa 50 metri di altezza, sicch emergono, per una parte, dall'acqua; una pa te di tali reti è distesa sul fondo. Con ques pareti si costituiscono tante camere comuni canti, entro le quali i tonni, per una strava gante incapacità della loro natura, si ferma no senza essere in grado di uscirne più, mentre il pesce spada vi entra e n'esce quante volte vuole. La camera della morte è quella nella quale dovranno essere chiusi i tonni per la mattanza, con una porta sollevabile dalle maestranze. Però le reti di questa camera sono di robusta canapa, a fondo pur esso sollevabile per poter, al momento opportuno, esser tirate su dai tonnarioti, disposti su appositi barconi formanti un quadrato. Quando il *rais*, o capo, che ha, per l'occasione, ampi poteri ed è responsabile dell'andamento della pesca, in mezzo al quadrato, da una barchetta con una finestrella nel fondo, munita di cristallo, che gli permette di vedere ciò che avviene sott'acqua e di vigilare i movimenti degli ospiti sottostanti, giudica sufficiente il numero degli animali entrati nella tonnara, dà l'ordine di abbassare la porta della camera della morte, e in questa, che fino ad allora era vuota, entrano lentamente i pesci, rendendosi prigionieri. Dopo che è entrato il numero di tonni conveniente per la mattanza, la porta si solleva nuovamente e vien legata saldamente. Quelli che son fuori serviranno per una mattanza successiva, giacchè entreranno di nuo-

A CARLOFORTE - IL PALAZZO VILLAMARINA E LO STABILIMENTO PER LA CONFEZIONE DEI TONNI IN SCATOLA, NELL'ISOLA PIANA. (*fot. G. Costa*)

(*fot. N. Leone, Carloforte*)

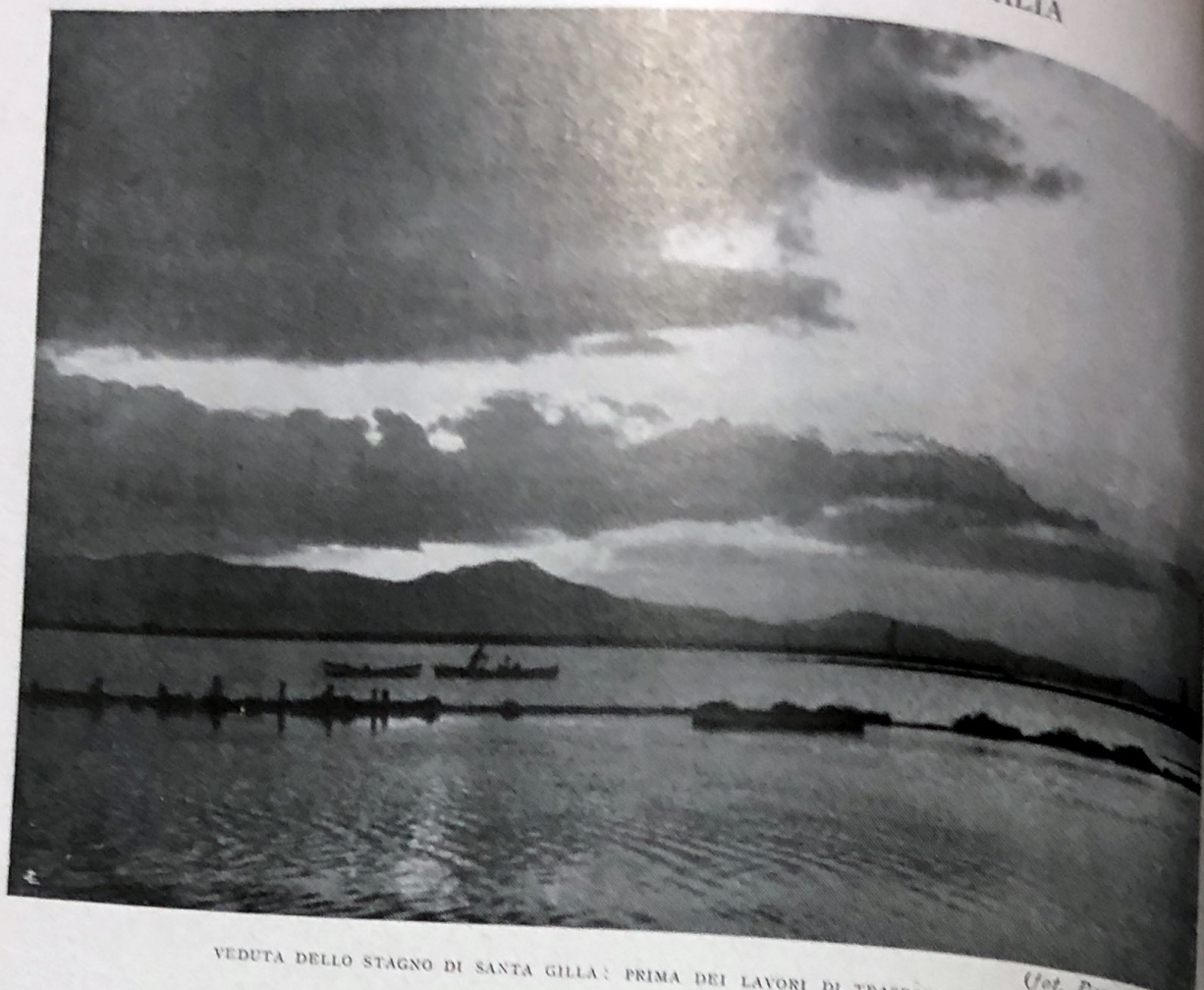
MENTRE SI SALPANO LE RETI: ALLA TONNARA DELL'ISOLA PIANA.

vo, vittime predestinate, nella camera della morte, non appena la porta di essa sarà nuovamente aperta: e ciò sino all'esaurimento dell'enorme gregge sottomarino.

Sono noti i particolari caratteristici di questa pesca, o meglio, della scena conclusiva.

Le maestranze, ad un ordine del rais, con movimento lento e cadenzato tirano le reti sino a che la massa dei tonni, agitantisi in modo da dar luogo a un vivo ribollimento delle acque, son vicini alla superficie, mostrano i dorsi lucenti e le code che battono ora l'aria e ora l'acqua. Al comando « Ammazza! » i tonnarioti, con i loro ramponi, uncinano i grossi animali e li traggono sui propri battelli, nelle capaci stive. Spettacolo emozionante e, ad un tempo, ripugnante per chi abbia l'animo tenero e lo stomaco delicato, per il sangue che si sparge nelle acque e sulla coperta delle imbarcazioni, per il tanfo di frescume che sale dalle acque agitate e talvolta per il fatto che qualche pescatore, nel calore della mischia, va a finire nell'acqua, fra i tonni dibattentisi, ed è tratto in salvo dai raffi dei suoi compagni di lavoro. Quando, a mattanza finita, si forma il corteo dei battelli trascinati da un rimorchiatore, durante il tragitto i tonni vengono sventrati e poi, nello stabilimento, dopo reciso il capo, sottoposti alle diverse operazioni di lavaggio, cottura, estrazione dell'olio e confezione in barili e in barattoli.

La pesca dei tonní si fa nei mesi di maggio e giugno perchè appunto in questi mesi si compie il passaggio di grandi masse di tali pesci lungo le coste della Spagna, della Sardegna, della Sicilia e della Tunisia.

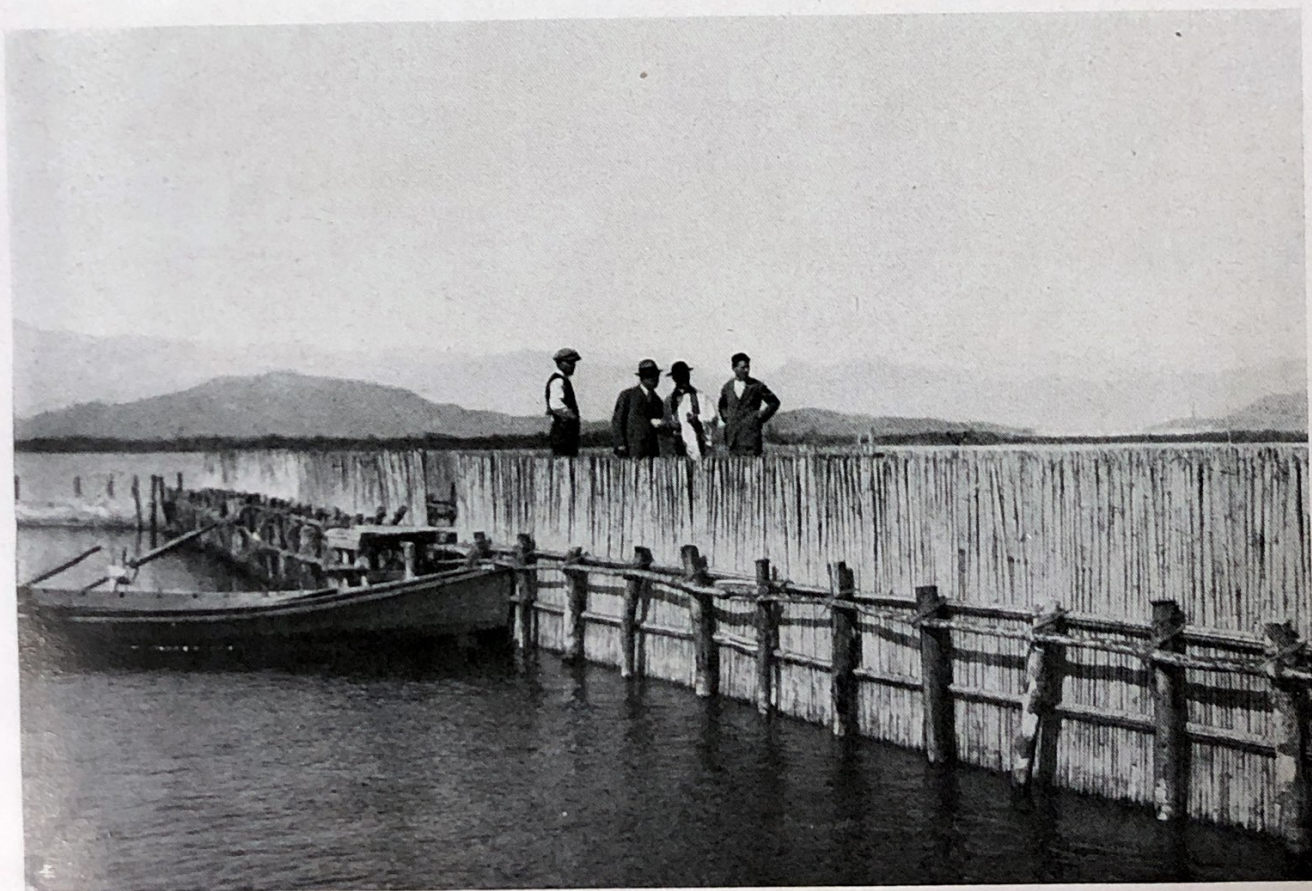
Non è escluso che i tonni si possano pescare anche in altre epoche dell'anno, ma si tratta di individui isolati. Sulla provenienza e sul modo di vivere di questi pesci le opinioni non sono concordi. Si credeva, un tempo, che i tonni provenissero dall'Oceano Atlantico per lo stretto di Gibilterra, o cacciati dai loro nemici, i pesci-spada, contro i quali, inermi come sono, nulla possono fare, o attratti dai frutti, simili a ghiande, di una pianta marina che prospera sulle coste del Mediterraneo. Ma oggi ci si avvicina alle idee degli antichi che ritenevano i tonni indigeni del Mediterraneo. Essi, in primavera, risalirebbero dalle profondità del mare ove risiederebbero per una parte dell'anno, in attesa di una stagione più mite. Secondo Aristotele e Plinio, sarebbero originari di una palude del Mar d'Azoff donde, pel Bosforo, en-

VEDUTA DELLO STAGNO DI SANTA GILLA: PRIMA DEI LAVORI DI TRASFORMAZIONE. (fot. Pes, Cagliari)

trerebbero nel Mar Nero e si diffonderebbero nel Mediterraneo. La loro marcia è assai veloce. Qualcuno ha attribuito a questi pesci, nel loro avanzare in massa, un ordine e una disciplina ammirevoli. Formerebbero una massa cubica, per cui, contato il numero dei tonni di una fila laterale e della fila frontale, si troverebbe, con una semplice moltiplicazione, il numero totale dei componenti la frotta. Ma il Cetti, che si occupò con particolar cura di questo argomento, nega tale formazione militare. Certo, che si tratti di masse enormi si desume dai risultati spettacolosi di certe pesche. In un trentennio alcune tonnare di Sardegna ebbero una media annua di oltre 4800 tonni. Un tonno può pesare da 40 a 120 kg.; eccezionalmente arrivare a 400 kg. I tonni di Sardegna son più grossi e grassi di quelli che si pescano nelle tonnare del Golfo del Leone.

Per Carloforte, la ridente cittadina di origine ligure, in prossimità della quale sono le più grosse tonnare, il giorno della mattanza è un giorno di giubilo. Dallo stabilimento si fanno, a mezzo di bandiere, le segnalazioni relative alla mattanza, al paese, per far sapere agli abitanti di esso che nella camera della morte vi è tal numero di pesci da valer la pena di tirar le reti. La ciurma occupata in una mattanza va da 70 a 100 uomini e ha diritto, oltre alla paga fissa, a un compenso proporzionale alla pesca fatta, nonchè a tutte le interiora, comprese le ovaie, che dànno le uova di tonno o bottarghe, apprezzatissime, nonchè le glandule maschili, o *lattumi*. Siccome la maggior parte dei tonni è destinata ad essere venduta confezionata, il tonno fresco sui mercati locali si trova solo in quantità limitata e nel periodo relativo della mattanza. Si calcola che nella impresa della mattanza sia impegnato un capitale di oltre due milioni di lire, al valore attuale della moneta.

Alcune operazioni della pesca si compiono con la solennità di un rito. Ad esempio, quando il rais giudica sufficiente il numero dei tonni per iniziare la pesca, egli, nella sua barchetta, accompagnato da uno o due vice-rais, in mezzo alla camera della morte, intona a capo scoperto la preghiera propiziatoria che consiste in quattro Pater Noster, uno a San Pietro, uno a San Giorgio, uno a Sant'An-

(*fot. Pes, Cagliari*)

PESCHIERA DI TORTOLÌ IN OGLIASTRA - VEDUTA D'INSIEME.

(*fot. Pes, Cagliari*)

PESCHIERA DI TORTOLÌ - LA BENEDIZIONE DELLE ACQUE.

tonio e uno a San Gaetano, e poi: « In nome di Dio, molla ».

La pesca nei fiumi.

La fauna fluviale non è affatto variata. Oltre l'anguilla, che risale dal mare e dagli stagni, si riduce alla sola trota e alla tinca, pesce di recente introduzione, ma scarsamente pregiato. Fra le più note, le trote del Gologone, fra Oliena e Dorgali, quelle del Rio di Oschiri, quelle dell'Iglesiente e del Flumendosa, nell'Ogliastra e in Barbagia. La Scuola Agraria di Sassari da diverse decine di anni provvede al materiale per il ripopolamento dei rii di Sardegna, con un incubatorio di uova di trota, capace di una larga produzione, nonchè alla propagazione delle anguille nei torrenti più prossimi alla città.

Nei torrenti non manca di essere esercitata la pesca coi mezzi vietati dalla legge, ad esempio tramortendo il pesce con l'euforbia (*lua*), onde la denominazione d'*alluan* del pesce così pescato.

La pesca negli stagni.

Come abbiamo detto, la pesca negli stagni è quella che ha la maggior importanza e fornisce la materia per la ragguardevole esportazione in continente.

I maggiori stagni sardi sono ricchi di pesce di diverse qualità, che vi entra dal mare. Essi possono considerarsi come estuari, che ricevono acqua dolce da qualche torrente, mentre sono in comunicazione, con uno o più sbocchi, col mare. Tra il mare e gli stagni son formate delle peschiere, che consistono in pareti verticali di canne, parapetti immersi lunghi da 50 a 100 metri, disposte ad angolo acuto verso il mare, con una stretta apertura. In quegli ampi bacini di acqua calda e tranquilla, una volta entrati, i pesci sono fatti prigionieri. Questi entrano dal mare nello stagno mediante un canale che forma la bocca della peschiera, dal febbraio fino a giugno. Ai primi di giugno avviene la chiusura del canale. La profondità delle peschiere è di pochi metri. Il pesce si prende talora a mano, nell'angolo della chiusa, con piccole reti o meglio con una sola, una specie di gran cucchiaio di rete. Quando il pesce si addensa in grandi masse conviene adottare questo sistema. Il pescatore allora entra nell'acqua e con questo cucchiaione vi si affonda in mezzo al branco, raccoglie e getta sulla sponda una massa guizzante di grossi pesci.

Paolo Mantegazza, nei suoi coloriti *Profili e paesaggi di Sardegna* ci ha descritto una pesca cui assistette, nello stagno di Cabras.

Egli era sopra un piccolo argine che separava una peschiera dall'altra e guardava sotto di sè l'acqua torbida, che appena gli lasciava vedere un profondo e oscuro brulichio come di cosa viva che si muovesse. Tre uomini giovani, belli e robusti, in costume adamitico si legarono intorno al corpo una lunga cordicella e, tra essa e la pelle, piantarono una spada di legno che sembrava piuttosto la spatola tradizionale d' Arlecchino. Gettatisi a capofitto nello stagno, con quel legno e quel filo, si diedero alla loro pesca che aveva del prodigioso, del magico. Ognuno di essi si tuffava e dopo pochi secondi ricompariva con un grosso muggine fra le mani, che apriva convulsivamente le branchie,

(fot. Pes, Cagliari)

UNA PESCHIERA SVUOTATA.

FESTA DELLA PESCHIERA DI TORTOLÌ.

tentando di sfuggire alla robusta presa; ma in quell'istante la spada d'Arlecchino dava due o tre colpi sul suo capo e il pesce era infilato nella cordicella. Un nuovo tuffo, un nuovo pesce, una nuova martellata sul capo e via così di seguito senza posa. Dopo pochi minuti uscirono dall'acqua gettando ai piedi degli ospiti più di 50 kg. di muggini.

Stagni pescherecci ne esistono un po' ovunque sulle coste della Sardegna, di proprietà privata o di proprietà demaniale; quelli di di proprietà governativa sono appaltati. Dànno un prodotto abbondantissimo e sono, per i proprietari o per i concessionari, come ricche miniere a getto continuo. Sono gli stagni di Sardegna che in gran parte alimentano il consumo pantagruelico di Napoli e di Roma, in certe ricorrenze. Il trasporto si effettua con le linee marittime e ferroviarie postali o su piroscafi noleggiati all'uopo.

Il prodotto.

Basta, a dare un'idea dell'importanza di questa industria, il dire che nel solo mercato di Cagliari entrano, in media, giornalmente 4000 kg. di pesce e 1700 di frutti di mare; al termine dell'anno il valore di questo apporto sale a decine di milioni di lire.

Il mercato di Cagliari è il più ricco. Nel monumentale edificio ceste di pesci, di molluschi, di crostacei, di frutti di mare di ogni specie, occupano in certi giorni anche i reparti non destinati alla loro vendita, i porticati, le corsie, i marciapiedi esterni. È uno spettacolo impressionante per l'abbondanza e la varietà. La fauna marina è una delle risorse più vantaggiose dell'alimentazione della popolazione operaia. Le celle frigorifere accolgono quella parte del prodotto che non è stato venduto sul mercato o nei paesi vicini. Nei periodi di grande abbondanza, i pescatori, con le loro ceste sul capo, scalzi, si avviano ai paesi del contado, percorrendo decine e decine di chilometri, con il caratteristico svelto, uguale passo detto *portanteddu*, dal passo abituale del cavallo sardo, che prende il nome di *portanti*.

I gusti dei consumatori di Sardegna sono assai diversi da quelli dei consumatori continentali. I muggini, per esempio, non sono considerati fra i pesci più pregiati. Altrettanto avviene per i merluzzi, che non rispondono al gusto dei consumatori.

MARCELLO VINELLI

ENTE NAZIONALE ENIT INDUSTRIE TURISTICHE

Mostra del Turismo alla Fiera di Milano.

La Fiera di Milano comprenderà anche quest'anno una *Mostra nazionale del Turismo*, che viene allestita, a cura dell'ENIT, nel Padiglione del Turismo. In conformità agli accordi presi tra l'ENIT e la Fiera, nella sistemazione interna del padiglione verranno introdotti alcuni cambiamenti, intesi a renderne più agevole l'utilizzazione a scopi di propaganda. Si cercherà soprattutto di ottenere una migliore e più armonica distribuzione della luce, ed a tale effetto verranno rimossi alcuni dei pannelli decorativi che occupano tutt'intorno le lunette, e verranno sostituiti da imposte trasparenti: sotto la cupola centrale verrà teso un velario. Anche l'arredamento del Padiglione, che viene completamente rinnovato, sarà quest'anno più armonico e meglio adeguato alle necessità imposte dall'organizzazione di una mostra collettiva. In base alle adesioni già pervenute, è lecito prevedere che la Mostra del turismo offrirà questo anno un quadro interessante, nel quale figureranno, opportunamente raggruppate e disposte, le principali zone turistiche del nostro Paese, con le loro attrattive, le loro attività e quell'attrezzatura, che ne promuove la valorizzazione.

Mostra turistica italiana al Cairo.

In occasione dei festeggiamenti per il giubileo del regno di Re Fuad, si è tenuta al Cairo nel sontuoso palazzo Kemal el Dine, una Mostra turistica organizzata dall'ENIT.

Vi hanno partecipato, oltre all'ENIT, il Governo delle Isole Italiane dell'Egeo, l'Ente nazionale per l'Artigianato e le Piccole Industrie, il Touring Club Italiano, il Lloyd Triestino, le RR. Terme di Salsomaggiore, i Comitati Provinciali del Turismo di Salerno, Bolzano, e Napoli, l'Associazione per lo sviluppo del Turismo Ligure, il Comitato Provinciale Movimento Forestieri nel Trentino, il Gruppo Provinciale Alberghi e Turismo di Cortina d'Ampezzo, l'Ufficio Turistico del Comune di Venezia, l'Ente Primavera Siciliana, le Aziende Autonome di Fiuggi e Siracusa.

Per la Triennale d'Arte Decorativa a Milano.

Per questa manifestazione l'ENIT ha collaborato alla compilazione di un opuscolo di propaganda e ne ha assunto la diffusione. A mezzo delle sue Delegazioni e Uffici Informazioni all'Estero, ha provveduto anche alla propaganda in genere a favore della manifestazione, la quale viene ad assumere una eccezionale importanza nel campo degli av[...] menti artistici riferentisi alle attività [...] talia fascista.

Sarà istituito infine dall'ENIT un [...] to ufficio di informazioni turistiche, con [...] sonale poliglotta.

Per la propaganda ai vini nazionali

Il Commissariato per il Turismo ha [...] le opportune pratiche presso la Ammini[...] zione ferroviaria, ottenendo da questa [...] ramazione di apposita circolare che racco[...] da ai concessionari dei buffets-ristoranti [...] le stazioni la revisione dei prezzi [...] per i vini italiani da pasto. Con ciò s'in[...] de facilitare sempre più il consumo dei [...] vini da pasto nel pubblico che viaggia. [...] è noto, anche la Federazione Nazionale [...] scista Alberghi e Turismo ha invitato gli [...] bergatori italiani a dare la massima di[...] ne al consumo dei vini nazionali.

Il Padiglione del Turismo alla Fiera di Tripoli.

Anche quest' anno l' ENIT organizza [...] Fiera di Tripoli il suo Padiglione del Turismo [...] inteso a propagandare fra i visitatori d[...] Fiera stessa le bellezze e le attrattive turi[...] che del nostro Paese. Alla Mostra parteci[...] ranno gli enti interessati delle maggiori [...] turistiche italiane.

Lo stesso ENIT istituirà nel suo padiglione un Ufficio Informazioni che oltre il norma[...] servizio di informazione, avrà il compito d[...] la distribuzione di guide e pubblicazioni [...] quei turisti che ne facciano richiesta.

Per il Cinquantenario Wagneriano.

Il Commissariato per il Turismo ha da[...] opportune disposizioni perchè venga degna[...] mente celebrato in tutta Italia il cinquante[...] nario della morte di Riccardo Wagner e pa[...] ticolarmente in quelle località nelle quali [...] grande Maestro ha vissuto o ha avuto mo[...] vo di ispirazione alle sue opere immortali. Vivo interesse rivestiranno in proposito l[...] manifestazioni di Venezia, Palermo e Ravel[...] lo. Nelle predette località si stanno concre[...] tando appunto programmi di concerti e ma[...] nifestazioni varie, delle quali daremo quanto [...] prima notizia, programmi che saranno tal[...] da destare l'attenzione del pubblico interna[...] zionale.

L'ENIT pubblicherà un opuscolo, inteso ad illustrare i viaggi del maestro in Italia, come già fu fatto con la nota pubblicazione « Sulle orme di Goethe in Italia ».

PER LA CONSERVAZIONE DI DUE PUBBLICAZIONI DEL T. C. I.

L'ELEGANTE ASPETTO DELLE CARTELLE PER LA RIVISTA.

La nostra Rivista non è di quelle che si leggono e poi si buttano via. Il suo valore istruttivo, il suo carattere organico, la straordinaria ricchezza delle sue vignette, la fedeltà al suo programma di illustrazione integrale della Patria, ne consigliano la diligente conservazione.

Le due cartelle qui sopra raffigurate, rivestite in tutta tela verde, con lettere in oro sul dorso e sul piano anteriore, possono contenere ciascuna i fascicoli sciolti di un semestre. Ogni cartella è munita di pareti ripiegabili che, oltre a tenere uniti i fascicoli, li preservano dalla polvere e da ogni deterioramento.

LA CARTELLA PER IL VOLUME « SICILIA ».

Nei confronti della rilegatura in volume, ai quali molti ricorrono, le due cartelle, che si presentano nè più nè meno che come due eleganti volumi, hanno il vantaggio di lasciare i singoli fascicoli indipendenti l'uno dall'altro e quindi utilizzabili a parte. Vantaggio non indifferente, ad esempio, per chi, dovendosi recare in un determinato paese e sapendo che di questo ha parlato la Rivista può prender seco il fascicolo che l'interessa, mentre non gli riuscirebbe comodo portarsi dietro tutta l'annata della pubblicazione rilegata in un ponderoso volume.

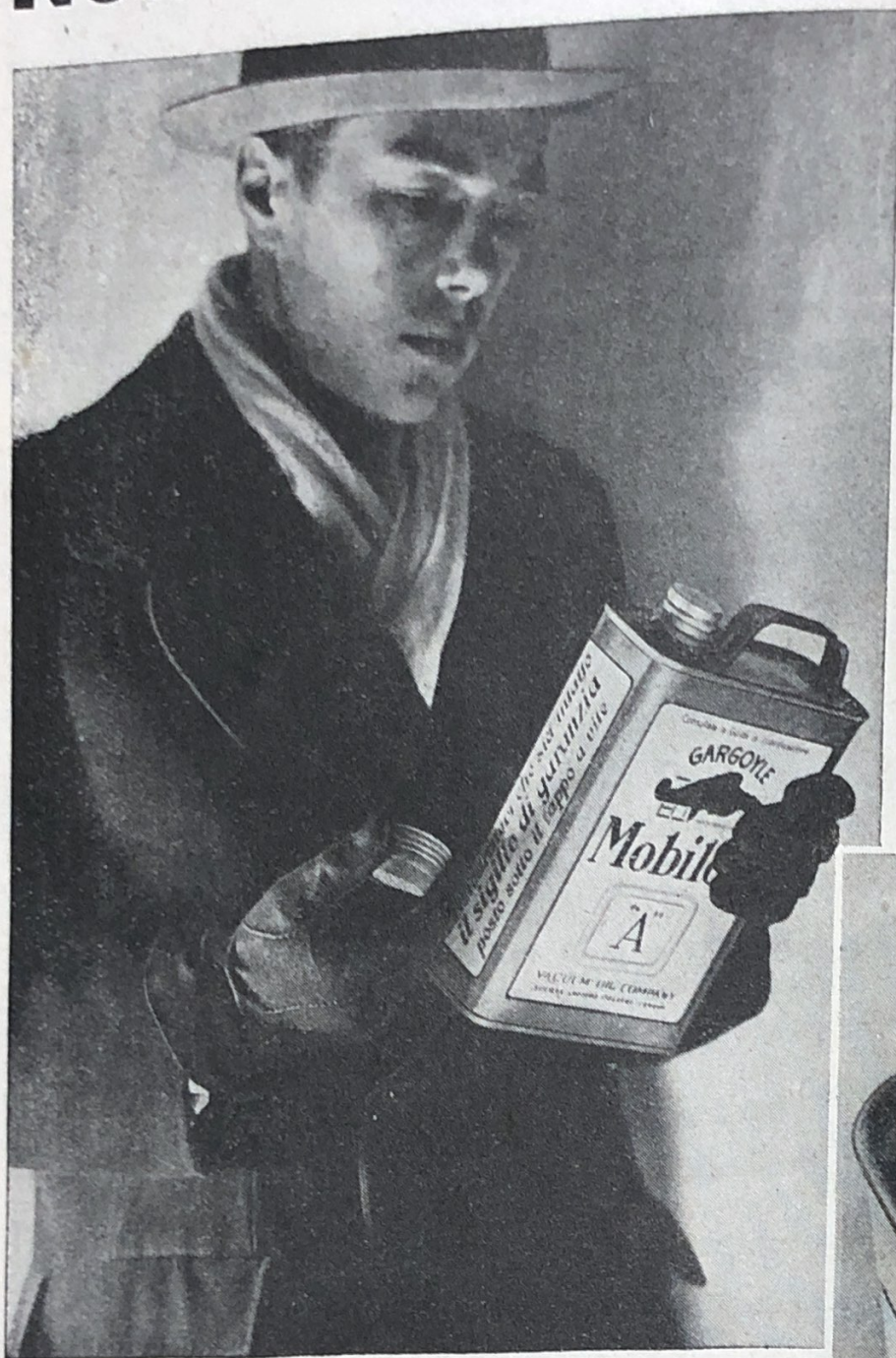
Le cartelle sono in vendita (indicare l'annata) per i Soci alla Sede del T. C. I. al prezzo di **L. 8** *complessivamente*. Per spediz. raccomandata aggiungere: **L. 2** per l'Italia e Colonie; **L. 5** per l'Estero.

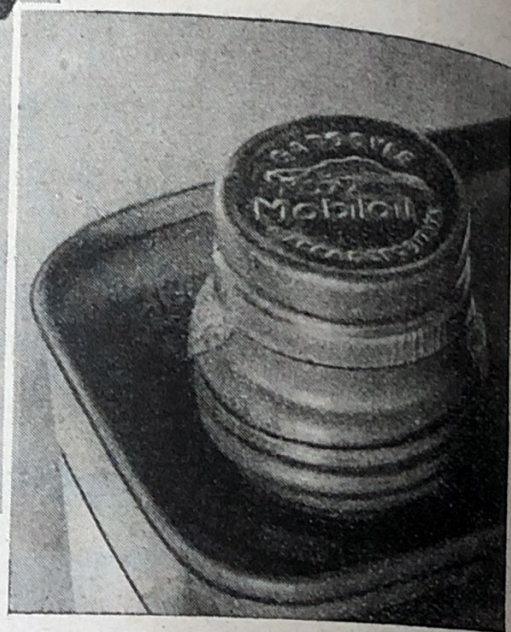
Cartelle analoghe, allo stesso prezzo, si vendono anche per la nuova Rivista *Le Vie d'Italia e del Mondo*.

Un'opera poi, di cui i nostri Soci vorranno certamente curare la perfetta conservazione, è quella intitolata *Attraverso l'Italia*. Anche per i volumi di questa stupenda collezione il Touring ha fatto allestire solide cartelle, rivestite in tutta tela, con caratteri e fregi (una per ciascun volume, col relativo titolo). L'opera vi calibra perfettamente e la cartella può pertanto venirvi assicurata cogli appositi nastri o può essere utilizzata per la vera e propria rilegatura.

I prezzi di ciascuna cartella sono i seguenti: alla Sede **L. 5**; Italia e Colonie **L. 7**; Estero **L. 9** (Indicare nella richiesta il titolo del volume).

Richiederle alla nostra Amministrazione, Corso Italia, 10, Milano (11/19).

Non vi lasciate ingannare...

La sostituzione del Mobiloil con prodotti comuni è piuttosto frequente. Guardatevi da ogni tentativo di frode rompendo voi stesso il sigillo di garanzia dopo averne controllata accuratamente l'integrità.

Per la più sicura e più economica protezione del vostro motore esigete la marca e la garanzia del recipiente sigillato.

Il sigillo di garanzia porta impresso il marchio Gargoyle Mobiloil

Insistete per avere

Nuovo Mobiloil

il superlubrificante delle 5 economie

VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.

VITA DEL TOURING

I PREMI DI BENEMERENZA AI PROPAGANDISTI PER IL 1933.

Richiamiamo l'attenzione dei nostri benemeriti propagandisti, e, in genere, di tutti i nostri affezionati Amici che hanno l'opportunità di presentarci nuovi Soci Vitalizi, sui vistosi premi assegnati per il corrente anno a tutti coloro che contribuiranno, con la loro fattiva opera di persuasione e di propaganda, a raffittire le schiere del Sodalizio, avvicinandoci sempre più a quella meta del mezzo milione di Soci verso la quale fervidamente tendiamo

---

Per presentazioni effettuate fra il 1° gennaio e il 31 dicembre 1933-XI, e per Vitalizi rateali presentati nel 1932 e che completano, entro il termine prescritto di dodici mesi, il pagamento della quota nel 1933, spetta al presentatore la scelta di uno fra i seguenti premi:

	VITALIZI PRESENTATI						
	1 Vit.	2 Vit.	3 Vit.	5 Vit.	10 Vit.	15 Vit.	25 Vit.
MEDAGLIE							
Medaglia di bronzo (grande)	1						
» » argento (piccola)	—	1					
» » » (grande)	—	—	1				
Ciondoletto d'oro	—	—	—	1			
Medaglia d'oro	—	—	—	—	1		
ABBONAMENTO ANNUO (1) ALLE RIVISTE							
a *L'Albergo* o a *Le Strade*	1						
a *Le Vie d'Italia*, o a *L'Alpe*, o a *L'Albergo* e *Le Strade*	—	1					
a tre delle suddette Riviste	—	—	1				
a tutte e 4 le suddette Riviste	—	—	—	1			
a *Le Vie d'Italia e del Mondo*	—	—	1	—			
(1) per il 1933 o per il 1934, a richiesta.							
PUBBLICAZIONI							
Annuario Generale	1						
Guida pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura, Vol. 1°	1						
Numeri speciali de *L'Alpe*	2						
Guida dei Campi di Battaglia - *volumi*	1	2	4	7			
Guida delle Strade di Grande Comunicazione - *volumi*	1	2	4	5			
Attraverso l'Italia - volumi	—	1	2	3			
Guida d'Italia - *volumi*	—	1	2	4	8	17	
Guida *Da Rifugio a Rifugio - volumi*	1	2	3				
» *Argentina, Uruguay e Paraguay*	—	—	1				
Annuario dell'Aeronautica	—	—	1				
Guida Gastronomica	—	1					
Manuale dell'Industria Alberghiera	—	1					
L'Italia e il Touring negli Scritti di L. V. Bertarelli	—	1					
Duemila Grotte	—	1					
CARTE							
Carta d'Italia al 250.000 - *fogli*	10	20	30	62			
» Aeronautica al 250.000 - *fascicoli*	1	2	4	7			
Atlante Stradale al 300.000 - *fascicoli*	1	3	6	—			
Carta Automobilistica al 300.000 - *fogli*	2	4	6	10			
» » » 650.000 - *fogli*	1	2	—	—			
» Zone Turistiche al 50.000 - *fogli*	1	4	6	10			
» d'Italia al 1.250.000	1						
VARIO							
Penna stilografica Tibaldi, o Aurora	—	—	1				
Atlante Internazionale	—	—	—	—	—	—	1

Ai presentatori spetta la scelta fra le varie specie di premi qui sopra indicati, e fra tutti i volumi, o fogli facenti parte delle singole collezioni, serie, carte, ecc.

I presentatori possono anche optare per un premio da prescegliersi fra le *Minuterie* del T. C. I., purchè di prezzo corrispondente a quello del premio ad essi spettante (o versando la differenza).

Analogamente, coloro che hanno diritto ad un premio di grado inferiore potranno optare per altri di grado superiore. versando la differenza di prezzo. Così, ad esempio, se un Socio ha presentato 15 Vitalizi ha diritto alla collezione completa della *Guida d'Italia* in 17 volumi, il cui prezzo è di Lire 228, franca di porto in Italia e Colonie. Se lo stesso Socio preferisce l'*Atlante Internazionale*, dovrà versarci L. 84, poichè il prezzo dell'Atlante, spese di spedizione comprese, è di L. 312.

Per l'assegnazione dei suddetti premi, i Vitalizi rateali vengono — a richiesta — computati per un terzo all'atto della presentazione, e per due terzi al completamento della quota.

Coloro che negli anni precedenti avessero presentato Soci Vitalizi (rateali o no) o passaggi a Vitalizio — tutti aventi completato il pagamento — e ancora non avessero notificato le iscrizioni da loro effettuate, conservano il diritto ai premi stabiliti ed elencati a pag. 60 dell'Annuario Generale.

IMPORTANTE! Per il 1933 (e solo per quest'anno) la Direzione del Touring offre ai **nuovi Soci Vitalizi** (a contributo unico, o a pagamento rateale compiuto, ed anche se si tratta di passaggio da annuale a vitalizio) un **dono attraentissimo** che si aggiunge alle pubblicazioni spettanti a ciascun Socio. E il dono è:

Il volume della Guida d'Italia che illustra nella più recente edizione la regione nella quale risiede il Socio Vitalizio nuovo inscritto.

Così il Socio residente a Roma riceverà il volume: «Roma e dintorni», ediz. 1931: quello residente a Treviso riceverà il «Veneto», ediz. 1932, e così via.

Per coloro che desiderassero la Guida di una Regione diversa è ammesso il cambio con altro Volume della serie, a scelta. La concessione vale anche per i Soci stranieri: essi potranno richiedere, in luogo del Volume della Guida d'Italia in lingua italiana, un Volume, a loro scelta, della *Guida per gli stranieri* in lingua inglese, o francese, o tedesca.

E' superfluo far notare ai volonterosi Propagandisti come questa attrattiva costituisca un **mezzo potentissimo di persuasione**, che si aggiunge a tutti gli altri già noti; e come pertanto faciliti il grato e disinteressato compito loro.

La concessione di cui sopra si intende accordata nei limiti delle disponibilità delle scorte di ciascun volume, esistenti nei nostri magazzini. Se taluno di essi venisse ad esaurirsi, il nuovo Vitalizio dovrà scegliere fra i rimanenti, o attendere la nuova edizione.

Ai presentatori di Soci annuali spettano i seguenti premi in medaglie e pubblicazioni:

Distintivo sociale, oppure:
Medaglia piccola di bronzo per il 5° Socio annuale presentato
Medaglia grande di bronzo » 10° » » »
Medaglia piccola d'argento » 25° » » »
Medaglia grande d'argento » 50° » » »
Ciondoletto d'oro . . . . » 75° » » »
Medaglia d'oro . . . . » 100° » » »

In sostituzione di questi premi, *che si ripetono per ogni centinaio di nuove adesioni annuali presentate,* si può richiedere, *per ogni gruppo di 10 Soci:*

un esemplare **della Carta d'Italia alla scala di 1:1.250.000, con le circoscrizioni delle provincie;**

e, *per ogni gruppo di 20 Soci:*

un esemplare del volume **"L'Italia e il Touring negli scritti di L. V. Bertarelli,,** oppure di quello **"Duemila Grotte,,.**

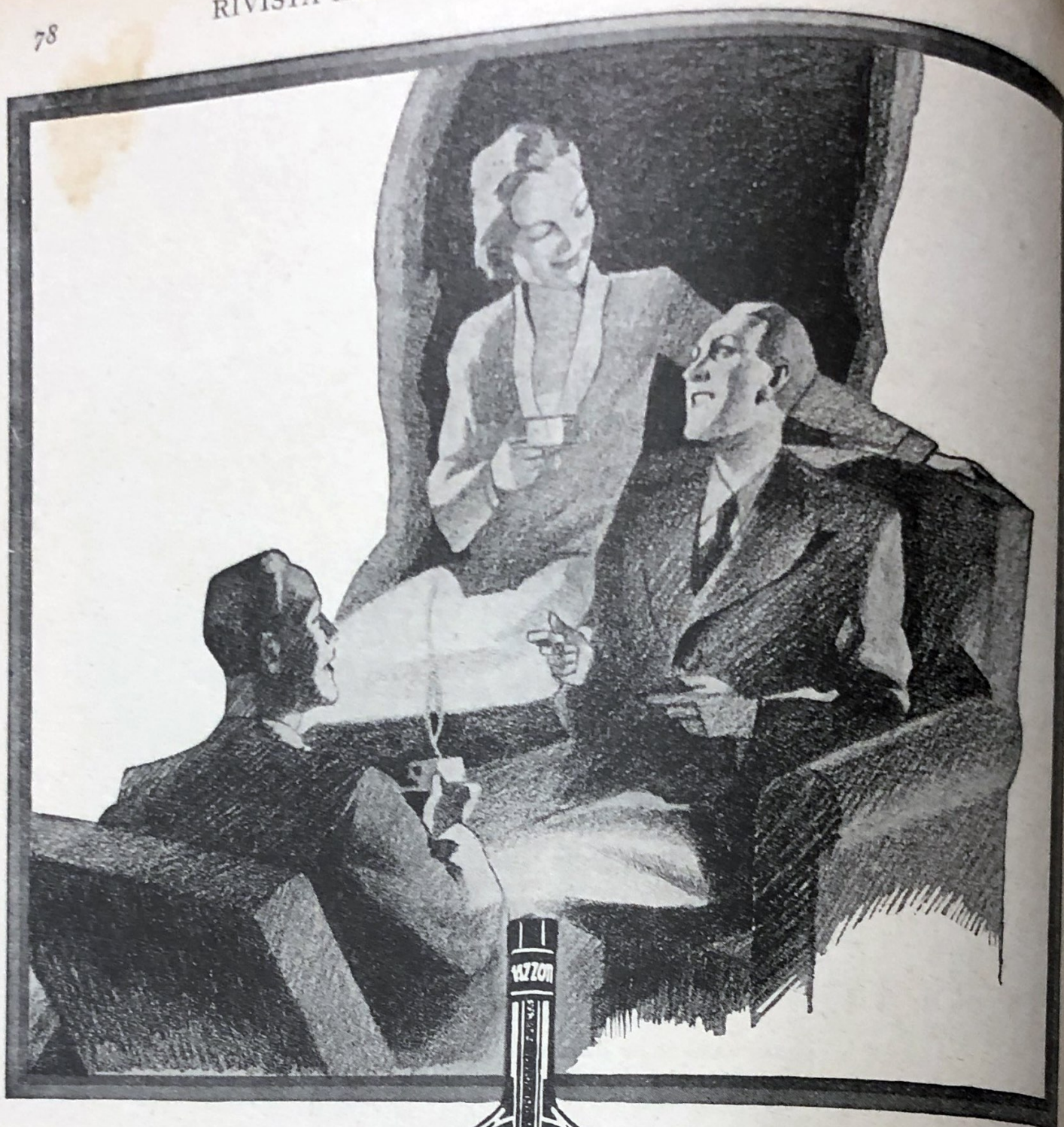
Tutti i premi suddetti non vengono assegnati d'ufficio, ma solo dietro richiesta del Socio propagandista, accompagnata dall'elenco dei nuovi Soci presentati.

Le pubblicazioni in corso di spedizione.

Molti Soci hanno ormai ricevuto il tanto atteso *Annuario Generale*, pubblicazione che avrebbe potuto essere spedita comodamente nel corso del 1932 se, come già abbiamo accennato nel numero di febbraio di questa Rivista, ci fossimo accontentati di fornire soltanto i dati di popolazione dei Comuni, i quali erano noti da tempo. Abbiamo invece voluto attendere anche quelli delle frazioni, che sono così interessanti e che, grazie alla cortesia ed alla benevolenza dell'Istituto Centrale di Statistica, ci vennero forniti recentemente, non appena fu ultimata la loro laboriosa elaborazione.

Come succede sempre, i nostri ottimi Soci hanno scordato l'indugio ed ora si compiacciono di avere una pubblicazione senza lacune.

La spedizione è stata cominciata nei primi giorni di gennaio e si è riusciti a mantenere la media di circa 7000 copie al giorno. A fine febbraio gli esemplari spediti salgono a ben 330.000. Nella prima quindicina di marzo tutti coloro che facevano parte del Sodalizio per l'anno 1932 (come è stato detto ripetutamente la pubblicazione spetta soltanto ai Soci di tutte le categorie, inscritti nello scorso anno) avranno ricevuto la copia che ad essi compete.

La spedizione del volume «Sicilia» della collezione *Attraverso l'Italia* ha avuto inizio verso il 20 di gennaio. A fine di febbraio ne erano spedite 140.000 copie. Si continuerà con una media di 5-6000 copie al giorno. E' da ritenere perciò che a fine di aprile tutti i Soci ne saranno in possesso.

Aperitivo:
puro o
col Seltz

RAMAZZOTTI
AMARO

Digestivo:
puro o
col caffè

L'esito del Concorso Soci Vitalizi 1932.

Il 31 gennaio 1933 alle ore 10,30, in una sala della Sede del Touring Club Italiano in Milano, ha avuto luogo — a norma del Bando per il Concorso di Propaganda Vitalizi 1932, pubblicato nel numero di marzo 1932 di questa Rivista e nel N. 3 del Bollettino d'Informazioni ai Soci (luglio 1932) — l'estrazione del premio di tipo C fra i 2241 presentatori di Soci Vitalizi che avevano dichiarato di voler prendere parte al Concorso suddetto.

Come i nostri lettori ricorderanno, i presentatori concorrevano a tale estrazione con un solo numero, qualunque fosse il numero di Soci Vitalizi da essi presentati. In base a ciò erano stati ad essi assegnati 2241 numeri. L'estrazione venne compiuta — secondo le norme indicate nel « Bando di Concorso » — alla presenza di un R. Notaio e di un Sindaco del Sodalizio. Vi hanno inoltre assistito alcuni Soci.

Procedutosi all'estrazione del numero per l'assegnazione del premio di tipo C — l'automobile *Alfa-Romeo modello 6 C turismo* — riuscì vincitore il numero 414, che era stato assegnato al Magg. Cav. Francesco Carino, Console Militare del T. C. I. (Ministero della Guerra, Roma).

Dei premi di massimo assoluto (tipo B) ne furono assegnati 25, essendo gli altri 9 rimasti indistribuiti per mancanza di concorrenti che avessero raggiunto il minimo prescritto di 30 Soci.

Ecco l'elenco dei vincitori e dei rispettivi premi:

		Soci presentati N.	Premio assegnato
1	*Ortenzi Ten. Col. Cav. Filippo*, Console Mil. del T. C. I., Salerno	200	Enciclopedia Treccani.
2	*Gervasoni I° Cap. Cav. Giorgio*, Console Mil. del T. C. I., Milano	115	Motoleggera Bianchi « Freccia d'Oro ».
3	*Belmondo Maresc. Magg. Vincenzo*, Console del T. C. I., Genova	97	Apparecchio radiofonografico « Allocchio Bacchini ».
4	*Cilento Cap. Ing. Alberto*, Console Mil. del T. C. I., Torino	75	Apparecchio cinematografico di proiezione « Pion » Minerva.
5	*Robba Claudio*, Console del T. C. I., Torino	73	Bicicletta a motore « Motobici Dei ».
6	*Belli Ten. Andrea*, Console Mil. del T. C. I., Gaeta	71	Apparecchio radio « Allocchio Bacchini ».
7	*Letizia Dott. Giuseppe*, Genova	71	Apparecchio fotografico « Argo ».
8	*Mazzucchetti Ten. Col. Cav. Giulio*, Console Mil. del T. C. I., Ascoli Piceno	66	Servizio completo da tavola.
9	*Gambelli Col. Comm. Luigi*, Capo-Console Mil. del T. C. I., Tripoli	63	Binoccolo Zeiss mod. Deltrentis.
10	*Pietrarota Ten. Mario*, Console Mil. del T. C. I., Gaeta	62	Binoccolo Zeiss mod. Deltrentis.
11	*Fantozzi Leo*, Console del T. C. I., Pracchia	58	Binoccolo Zeiss mod. Deltrentis.
12	*Sagna Col. Cav. Uff. Angelo*, Console Mil. del T. C. I., Roma	54	Bicicletta Bianchi.
13	*Chirici Otello*, Siena	52	Apparecchio fotografico Voigtländer 6 × 9.
14	*Rima Ten. Col. Cav. Ing. Balilla*, Console Mil. del T. C. I., Torino	51	Apparecchio fotografico Voigtländer 6 × 9.
15	*Pacinico Ten. Salvatore*, Console Mil. del T. C. I., Roma	50	Apparecchio fotografico Voigtländer 6 × 9.
16	*Fantechi Eutipio*, Firenze	48	Apparecchio fotografico Voigtländer 6 × 9.
17	*Antoci Cap. Epifanio*, Console Mil. del T. C. I., Fossano	47	Apparecchio fotografico Voigtländer 6 × 9.
18	*Buffoni I° Ten. Vittorio*, Console Mil. del T. C. I., Civitavecchia	46	Apparecchio fotografico Voigtländer 6 × 9.
19	*Vertuani Cap. Mario*, Console Mil. del T. C. I., Vicenza	45	Apparecchio fotografico Voigtländer 6 × 9.
20	*Tucci Dott. Antonio*, Console del T. C. I., Napoli	43	Apparecchio fotografico Voigtländer 6 × 9.
21	*Parisi Cap. Giuseppe*, Console Mil. del T. C. I., Tripoli	40	Apparecchio fotografico Voigtländer 6 × 9.
22	*Parmigiani Luigi*, Console del T. C. I., Sesto S. Giovanni	36	Binoccolo Zeiss mod. Stenotar 5 × 12.
23	*De Simone Ing. Riccardo*, Messina	34	Binoccolo Zeiss mod. Stenotar 5 × 12.
24	*Olivieri Cap. Nicolò*, Console Mil. del T. C. I., Cagliari	31	Binoccolo Zeiss mod. Stenotar 5 × 12.
25	*Ruggia Luigi*, Arezzo	31	Binoccolo Zeiss mod. Stenotar 5 × 12.

Seguono, in ordine di merito i seguenti presentatori ai quali non venne assegnato premio non avendo raggiunto il minimo di 30 Soci Vitalizi presentati:

		Soci presentati N.
26	*Castelli Cap. Mario*, Console Mil. del T. C. I., Rodi	29
27	*Cacioppo Ten. Col. Cav. Vincenzo*, Console Mil. del T. C. I., Asti	24
28	*Dovichi Rag. Gino*, Console del T. C. I., Lucca	23
29	*Incerpi Cap. Piero*, Console Mil. del T. C. I., Venaria Reale	23
30	*Cassinelli Rag. Mario*, Console Mil. del T. C. I., Firenze	23
31	*Bottazzi Centurione Cav. Alfonso*, Console Mil. del T. C. I., Napoli	21
32	*Capoduro Cav. Pietro*, Console del T. C. I., S. Remo	20
33	*Guaglio Randolfo*, Console del T.C.I., Novara	19
34	*Fuselli Geom. Cav. Uff. Gaudenzio*, Console del T. C. I., Torino	18

La nuova grande « Guida dei Monti d'Italia ».

Quasi tutti i quotidiani hanno riferito di questa nuova impresa a cui il glorioso Club Alpino Italiano e il Touring Club Italiano si accingono per dar vita ad una ricchissima pubblicazione illustrante in ogni loro parte i nostri monti. Ci fa piacere di riferirne colle parole colle quali l'illustre presidente del C. A. I., S. E. l'On. Avv. Angelo Manaresi, S. S. di Stato alla Guerra, ne dava notizia nella *Gazzetta dello Sport:*

« Club Alpino e Touring Club hanno, in fraterno accordo, stabilito di editare una completa guida dei Monti d'Italia: il voto, il sogno dei precursori, sarà presto realtà.

« Tutti sanno che il Club Alpino aveva, da tempo, iniziato la pubblicazione di una serie di guide delle Alpi: i volumi, fino ad oggi usciti, sono nelle mani, da anni, di tutti gli alpinisti; enormemente invecchiati, ormai, essi riflettono solo un piccolo settore della cerchia alpina; qualche nuova edizione se ne stava predisponendo, qualche pubblicazione veniva ad aggiungersi, più per iniziativa di privati, che per impulso del massimo ente alpinistico: tutto questo era frammentario, sporadico, difettava di organicità: c'era da temere, davvero, che qualche ente straniero ci rubasse il tempo e si prendesse il lusso di infliggerci una sua serie di guide delle nostre Alpi.

« Club Alpino e Touring Club hanno affrontato, con realistico senso fascista e con spirito di fraterna collaborazione, il problema ed hanno unito gli sforzi per risolverlo in modo radicale.

« Verrà editata, *ex-novo*, tutta la serie delle guide dei monti d'Italia, Alpi ed Appennini: la parte editoriale ed organizzativa spetterà al Touring, quella tecnica, al Club Alpino.

« Le guide — una trentina in tutto — esatte nei particolari, aggiornate alla perfezione, avranno la parte tecnica, squisitamente alpinistica, completata di tutte le notizie interessanti anche il semplice turista: i volumi, chiari e luminosi di veste tipografica, impeccabili nelle carte e nei dati, dovranno essere modelli di tecnica e, nello stesso tempo, di facile e piacevole lettura: non troppo ingombranti di formato e di mole, essi diverranno viatico indispensabile, non solo dell'alpinista, ma anche del turista.

« Il compito di queste guide sarà duplice: dare tutto il corredo di elementi necessari all'alpinista puro: incoraggiare, spingere verso l'Alpe anche il turista, smarrito od ignaro: l'alpinismo cerca, allargando la base della sua azione, di alzare più alta nel cielo la punta della sua audacia.

« L'accordo è stato facilissimo: un breve scambio di idee di pochi minuti; la constatazione di una perfetta identità di vedute; la redazione scritta di un atto è apparsa formalità superata ed inutile.

« Mi hanno detto che, in altri tempi, accordi consimili erano naufragati per piccole questioni di procedura, di precedenza e di sede. Talmente è mutato oggi il clima della nostra Italia fascista, che tuttociò ci appare assurdo, irreale, lontano!

« Nessuna incognita finanziaria: il numero delle copie editate sarà in rapporto alla possibilità di vendita e varierà da gruppo a gruppo di montagne: ai Soci dei due enti si darà la guida al puro prezzo di costo: l'utile della vendita ai non Soci andrà a detrazione del prezzo pei Soci.

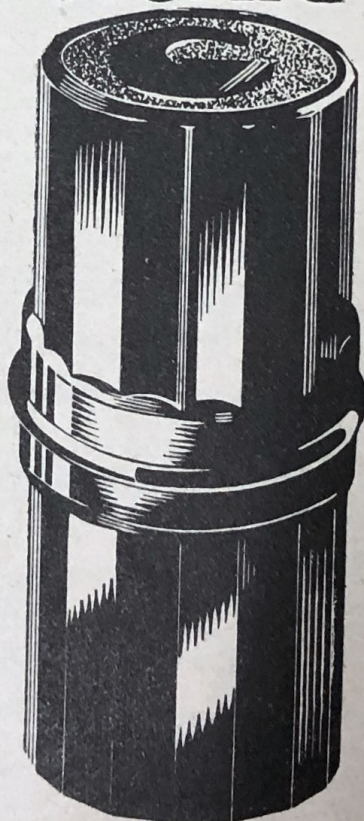
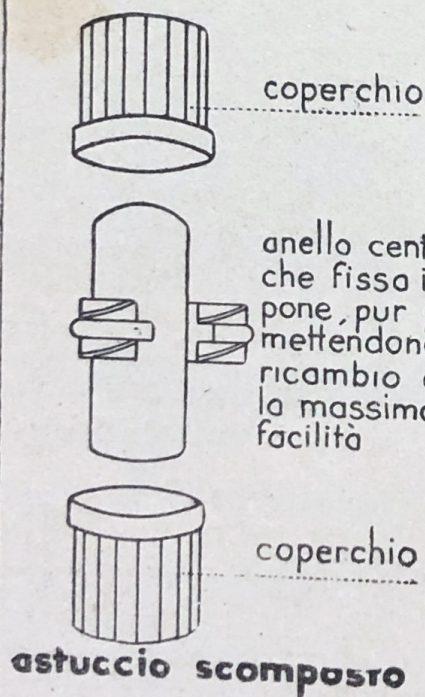
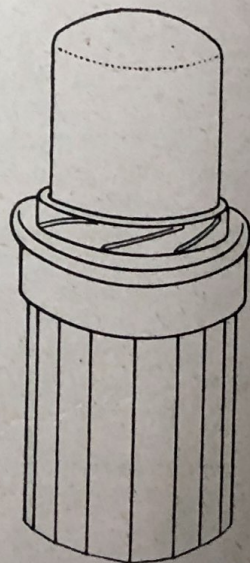
« Io sono certo che tutte le gare di montagna avranno per premi, d'ora innanzi, non più stupidissime coppe od insignificanti trofei, utili solo ai commercianti che li vendono, ma queste guide alpine, viatico per anziani e per giovani sulle cime più alte.

« Club Alpino e Touring, che già nelle guide « da Rifugio a Rifugio » hanno dato prova magnifica di capacità, di collaborazione e di fraternità di intenti, si accingono al nuovo arduo compito colla sicurezza di riuscire, non, come si usava un tempo, nel corso di ventenni, ma in breve volger di anni!

« Questa perfetta guida dei monti d'Italia sarà, nel tempo, nuovo possente documento della capacità realizzatrice dell'Era fascista ».

ANGELO MANARESI.

L'Indice decennale (1923-1932) de Le « Vie d'Italia ».

L'origine e le vicende di questa nostra Rivista sono state brevemente ricordate nel fascicolo di gennaio del 1930. Dicevamo fra l'altro come la stessa Direzione del Touring avesse faticato a mettere insieme la collezione completa del periodico, da custodire nella nostra Biblioteca: perchè le prime annate (1895 e successive), anche in ragione dello scarso interesse che offrivano, difficilmente trovarono chi le conservasse. Diversamente è accaduto per queste ultime, anche perchè il numero dei lettori è grandemente cresciuto. Il primo articolo dell'annata 1923 è intitolato: Duecentomila Soci raccolti nel tuo nome,

o Italia!; e l'ultima riga dell'annata 1932 si chiude col dato statistico: Soci 414.291 (ottobre 1932; al 31 dicembre salirono a 416.759). La proporzione tra Soci e lettori si mantenne press'a poco uguale, cioè i lettori raddoppiarono.

Questa considerazione abbiamo tenuto presente quando da molti e con molta frequenza ci si chiese di pubblicare l'Indice della Rivista. A ben pochi sarebbe stato utile possedere quello dei volumi precedenti il 1923: mentre dal 1923 al 1932 esistono certo molte collezioni complete (lo desumiamo anche dal numero delle copertine che ci vengono richieste) e a molti può essere utile consultare un repertorio che si palesa oltremodo ricco.

Come è d'uso in simili opere, gli indici sono tre: il primo, degli articoli (circa 1500); il secondo degli Autori (e sono 513); il terzo, il più complesso, delle materie. Ci sono riferimenti e rimandi che ne agevolano la consultazione: a tal segno che, chi ha conservato i volumi, ne vedrà raddoppiata l'utilità da questa bussola di facilissimo uso.

Gli indici, ha ricordato il compilatore di questi, il Cav. Uff. Cesare Morlacchi, bibliotecario del R. Istituto Lombardo di Scienze e Lettere, hanno trovato persino delle liriche esaltazioni. «Io venero, scrive il Disraeli, colui che ha inventato gli indici e non so a chi si debba dare la palma, se ad Ippocrate che vuolsi sia stato il primo a notomizzare il corpo umano, o a quell'ignoto operaio del pensiero che per il primo mise a nudo i nervi e le arterie di un libro».

Ma i Soci del Touring saranno anche lieti di vedere quanta ricchezza di notizie sia raccolta in questo, che è l'organo massimo di collegamento fra loro e la Direzione; è lo specchio dell'attività del Sodalizio, ma è anche un magnifico strumento di coltura che penetra in quasi tutti i campi del sapere e dove si riflettono tante bellezze della nostra Italia. Anche noi, scorrendo questo inventario di ben 88 pagine non abbiamo potuto reprimere un sentimento di compiacenza e abbiamo sentito rinnovarsi la gratitudine per gli illustri o i modesti collaboratori.

L'Indice, dello stesso formato della Rivista, si vende ai Soci al prezzo di L. **3** — la copia, franca di porto per l'Italia e Colonie, di L. **3,50** per l'Estero.

Per la tutela del paesaggio italiano.

Con decreto del 2 febbraio è stata costituita la Consulta per la tutela delle bellezze naturali; a far parte di essa sono stati chiamati:

Prof. Enrico Del Debbio, designato dal Ministro delle Corporazioni; Prof. Gustavo Giovannoni, direttore della Scuola superiore di architettura di Roma; Avv. Nicola Cogo, consigliere della Corte di Cassazione; Prof. Riccardo Del Giudice della Confederazione nazionale Sindacati fascisti dell'industria, designato dal Ministro delle Corporazioni; Nob. Enrico Parisi, designato dal Ministro delle Corporazioni, e il Presidente del T. C. I.

La presidenza della Consulta spetta per legge al Sottosegretario di Stato per l'Educazione nazionale, S. E. il Prof. Arrigo Solmi.

Il Touring Club Italiano, che fino dal 1913 aveva costituito il «Comitato Nazionale per la difesa dei monumenti e dei paesaggi» e aveva poi sempre seguito col più vivo interessamento l'appassionata opera dell'Avv. Parpagliolo, Vice Dirett. Gen. delle Belle Arti per la tutela delle bellezze naturali, si compiace di questo significativo riconoscimento dell'importanza del problema e ne trae buoni auspici per la vittoria di una causa che è di grande interesse nazionale.

Un simpatico testamento.

Riproduciamo una lettera giuntaci lo scorso gennaio, come uno dei tanti documenti delle tenaci simpatie che il Touring desta nei suoi affezionati Soci.

Caprino Veronese, li 10 genn. 1933.

Spett. Direzione del T. C. I.
Corso Italia — MILANO

Quale esecutore testamentario del signor Zamboni Giuseppe fu Gustavo di Valeggio sul Mincio ivi decesso l'8 dicembre 1932, vi avverto che egli ha disposto che *vi sia trasmesso l'importo per il passaggio a Socio fondatore della sede.*

Il defunto Zamboni era Socio vitalizio e anche Console del T. C. I. ed io desidero sapere quale importo dovrò spedirvi per tale passaggio a Socio fondatore della sede e favorite mandarmi insieme un bollettino d'assegno per il versamento del denaro sul vostro C/C.

In attesa, distinti saluti, dev. Avv. G. Giupponi.

P. S. — Lo stesso signor Zamboni nei suoi legati testamentari ha lasciato tutte le pubblicazioni del T. C. I. al suo figlioccio Virgilio Soardo di Silvano di Rosegaferro di Villafranca V. coll'obbligo di iscriversi quale Socio vitalizio al T. C. I. per continuare la serie delle pubblicazioni.

La Faina e la Torre.

Non è il titolo di una fiaba di Esopo o del Clasio, nè quello di due trattazioni — l'una zoologica, l'altra edilizia — che non si saprebbe comunque come collegare tra loro: i due nomi stanno a indicare la rappresentazione, per così dire, araldica dei due modernissimi alberghi *Principi di Piemonte* e *Torre* che sono sorti al Colle di Sestrières e che risultano già appena sufficienti al grande concorso degli ospiti che colà si recano per gli sports invernali.

Se il primo albergo, quello *Principi di Piemonte*, che si fregia del profilo della faina, si presenta (come ci fa rilevare G. Pestelli nella sobria descrizione contenuta nel fascicolo di marzo de **L'Albergo in Italia)** quale un magnifico transatlantico lanciato sull'ondulato oceano della neve e prodigo d'ogni signorile conforto, il secondo *La Torre*, attiguo alla stazione della funivia, si presenta caratteristico per la sua forma e struttura — torre cilindrica alta 40 metri intorno alla quale si svolgono in dolce spirale ascendente le 163 camere — comodo per la immediata vicinanza della funivia, economico per i suoi prezzi veramente modici in confronto di tutto quanto di bello e buono offre agli ospiti... Ma non vogliamo dire di più chè l'articolo e le magnifiche illustrazioni che lo integrano esigono una lettura diligente; come la esigono gli altri articoli che nello stesso fascicolo sviluppano: *Il movimento turistico nel nuovo Anno Santo,* di E. Pagliari; *Portofino,* di U. Tegani; *Il personale di bordo sui piroscafi italiani,* di P. G. Jansen; *Il giardino d'inverno e il giardino pensile dell'Odeon di Milano,* di B. Scotti, ecc.

Le rubriche speciali e quelle del *Notiziario* non hanno minor sviluppo ed importanza. E la Rivista si presenta — come sempre — degna di figurare in ogni sala di lettura degli alberghi, dei circoli, dei ritrovi.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Notevoli facilitazioni per la circolazione degli autoveicoli.

A termini della legge del 30 dicembre 1923, tuttora in vigore, la tassa di circolazione delle automobili è dovuta, com'è noto, per l'intero anno solare anche se la circolazione venga limitata a un periodo più breve.

A tale norma fa soltanto eccezione la disposizione con la quale, se il pagamento della tassa avviene nel 2°, nel 3° e nel 4° trimestre dell'anno, la tassa viene a essere proporzionata al restante periodo con l'aumento di un dodicesimo.

Tuttavia l'obbligo del pagamento annuale, anche con tale facilitazione, costituisce, nelle condizioni economiche attuali, un onere troppo gravoso, specialmente per le automobili di elevata potenza tassabile, molte delle quali appunto per questo motivo non vengono poste in circolazione.

Il Decreto-legge pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 4 febbraio viene ad eliminare il suddetto inconveniente. La tassa di circolazione potrà essere infatti corrisposta limitatamente a un solo semestre e cioè per la durata dal 1° gennaio al 30 giugno, e dal 1° luglio al 31 dicembre, a condizione che ne venga effettuato il versamento rispettivamente entro il primo o il terzo trimestre, in ragione di $^{13}/_{24}$ dell'importo della tassa medesima. Nel caso di pagamento della tassa nel secondo o nel quarto trimestre dell'anno, restano ferme le detrazioni di $^{2}/_{12}$ e di $^{8}/_{12}$ stabilite dall'art. 5 del R. Decreto 30 dicembre 1923, N. 3283.

Importanti avvertenze per gli automobilisti che si recano in Francia.

Non a tutti è noto che dal 4 aprile 1932 al trattato di commercio esistente con la Francia venne sostituita l'applicazione della tariffa generale per quanto riguarda l'importazione delle automobili. Questa applicazione porta ad un notevolissimo aumento della tassa d'importazione. Non possiamo che darne qualche esempio. Una vettura di kg. 1200 del valore di frs. 80.000 pagherebbe, in ragione del suo peso, frs. 44.000, ma in ragione del suo valore deve pagare frs. 144.000, cioè il 180 % perchè fra i due modi di valutazione la Dogana applica quello più gravoso. Antecedentemente al 4 aprile 1932 quella stessa vettura non avrebbe pagato che 35.000 frs., cioè il 45 %.

E ancora al dazio del 180 % va aggiunta la tassa di lusso del 10 % applicata sul valore dell'autoveicolo aumentato del dazio.

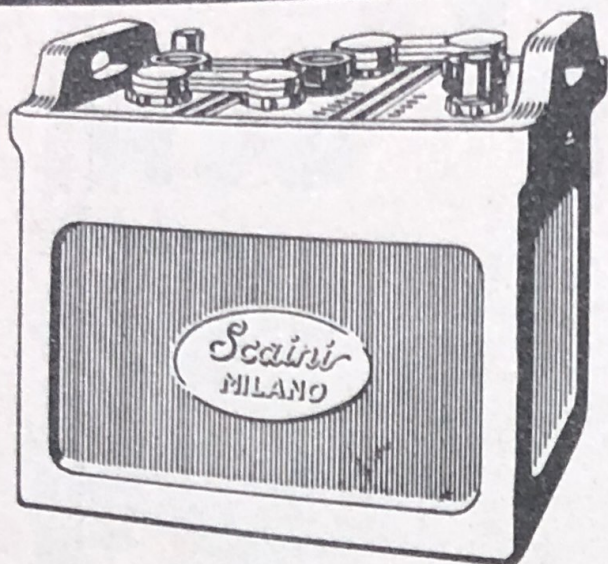
Si comprende quali riflessi abbia un simile dazio protettivo sul turismo, quando chi si reca in Francia deve fare un deposito alla Dogana o presso le Associazioni autorizzate (in Italia il Touring e il R.A.C.I.) equivalente all'importo così enorme del dazio doganale. E tale importo non va considerato soltanto nel caso del trittico per la Francia, ma anche in quello del carnet, perchè il carnet deve essere garantito con la massima somma esigibile dalle Dogane che si possono attraversare; e poi che il carnet vale anche per la Francia, che ha il massimo dazio doganale richiesto, è questo che va tenuto per norma.

Ma v'è di più: il trittico e il carnet sono considerati dalla Dogana francese come documenti di favore di cui possono usufruire soltanto quelli che si recano in Francia per ragione di turismo, non ad esempio per ragione di affari: pertanto trittici e carnets non possono essere rilasciati a una Ditta ma solo a nominativi personali e la Dogana francese si riserva di chiedere il pagamento dei diritti, anche se la macchina fu riesportata, quando ritenga che essa sia entrata sotto la cauzione del trittico o del carnet ma per uso non esclusivamente turistico.

Chi pertanto ha una residenza in Francia o prenda in affitto dei locali, viene classificato fra i non aventi diritto a valersi del trittico o del carnet. Resta ai commercianti e agli uomini d'affari la possibilità di valersi invece che dei documenti normali di passaggio in Dogana, degli «acquits à caution» che si possono ottenere da Agenzie private normalmente esistenti presso gli Uffici doganali di confine. Ma non è certo il modo più conveniente nè comodo.

La Dogana francese sulle vetture italiane e su quelle estere.

A complemento di quanto è stato detto qui sopra, riportiamo dalla Rivista *Aero Cicli e Sports* le seguenti osservazioni:

«Mentre le vetture di altri quattro grandi Paesi importatori (Stati Uniti, Inghilterra, Belgio, Germania) godono della tariffa preferenziale venendo a pagare un dazio che va da 8 a 15 franchi per chilogrammo a seconda del peso della vettura, con un minimo del 45 % sul valore fatturato, le vetture italiane sono soggette alla tariffa generale che prevede un dazio doganale da 32 a 68 franchi al chilogrammo per un minimo del 70 % *ad valorem*».

Diamo qui di seguito la tabella dei diritti doganali francesi per le cinque Nazioni sopracitate.

Origine	Dazio a chilo	*Ad valorem*
Stati Uniti	da 8 a 15 franchi	45 per cento
Belgio	» 8 a 15 »	45 » »
Germania	» 8 a 15 »	45 » »
Inghilterra	» 8 a 15 »	45 » »
Italia	» 32 a 68 »	70 » »

Notizie riguardanti i distributori automatici di benzina e di carburanti in genere in Italia.

Secondo accertamenti di recente eseguiti, il numero dei distributori automatici di benzina e di carburanti in genere, impiantati in Italia si aggira intorno ai 21.500. Di detti apparecchi il 5 % circa è costituito da distributori mobili, montati su carrello.

Nella cifra totale surriportata di 21.500, sono compresi i distributori momentaneamente non in esercizio, perchè non ritenuti redditizi dalle Ditte che li gestiscono, le quali vanno mano a mano provvedendo allo spostamento di essi in zone di maggior traffico automobilistico.

Secondo l'ubicazione gli apparecchi in parola, *grosso modo*, sono così distribuiti:

Italia Settentrionale	N. 13.500	63 %
Italia Centrale	» 5.000	23 %
Italia Meridionale ed Isole	» 3.000	14 %
Totale...	N. 21.500	100 %

Il numero dei distributori di benzina sarebbe — secondo una recente statistica — di 99.000 in Inghilterra; di 78.000 in Francia; di 55.000 in Germania; di 19.560 nel Belgio; di 14.830 nella Svezia; di 14.650 in Isvizzera; di 10.350 in Danimarca.

L'abbassamento dei fari come rimedio contro la nebbia.

Come è noto la luce di un faro per quanto potente esso sia, non vale a vincere la nebbia fitta. Si sono pertanto studiati diversi rimedi a questo pericoloso stato di cose Sono in uso già da qualche tempo dei fari detti «antinebbia» fondati sul principio di portare la luce il più possibile vicino al suolo in quanto si è constatato che la visibilità in tempo di nebbia aumenta con l'abbassarsi del livello dei fari sul suolo. Secondo alcune esperienze per avere i migliori risultati occorrerebbe porre i fanali ad una altezza non superiore ai 65 centimetri.

Autoveicoli in circolazione nell'Uruguay.

Al primo gennaio dello scorso anno erano in circolazione nella Repubblica 32.563 vetture, 940 autobus, 9014 camions e 740 motociclette, contro 37.160, 940 e 680 unità rispettivamente al primo gennaio 1931.

Anche in tale paese il controllo del mercato automobilistico è detenuto dagli Stati Uniti con una partecipazione variante dal 50 % per le motociclette al 96 % del totale per le vetture e gli autobus.

Autoveicoli in circolazione in Danimarca al 30 settembre 1932.

Secondo le risultanze dell'ultimo censimento degli autoveicoli in Danimarca al 30 settembre u. s., recentemente pubblicato dal Dipartimento danese di Statistica, risultavano complessivamente in circolazione in tale paese alla suddetta data 141.404 macchine, così distinte nelle varie categorie:

Autovetture	74.744
Camions	32.695
Taxis e vetture da piazza	8.294
Autobus e vetture di linee automobilistiche	1.146
Autoambulanze e autopompe	442
Motocicli	24.083
Totale	141.404

Lo sviluppo della circolazione automobilistica nella Danimarca risulta dai seguenti dati:

alla Data del	Autovetture autocarri e altri autov. commerciali Unità	Motociclette Unità
1° settembre... 1909	699	3.467
1° » 1914	3.430	5.248
1° » 1920	17.657	12.182
1° luglio 1924	47.783	17.340
30 settembre.... 1928	88.898	19.073
30 » 1929	98.300	20.598
30 » 1930	110.324	23.349
30 » 1931	120.338	24.909
30 » 1932	117.321	24.083

Il rapporto tra il numero totale di autoveicoli circolanti in Danimarca e la popolazione è attualmente di una macchina per ogni 25 abitanti, rapporto che è tra i più elevati in Europa.

I danni causati dagli infortuni automobilistici negli Stati Uniti nel 1931.

Da un rapporto pubblicato dal Dipartimento del Commercio si rileva che, durante il 1931, negli infortuni automobilistici verificatisi negli Stati Uniti, 35.500 persone perdettero la vita ed oltre un milione di individui restarono feriti, con una perdita economica totale calcolata ad oltre tre miliardi di dollari dalla «National Conference on Street and Highway Safety».

Una delle cause principali del gran numero degli infortuni risiede nelle molteplici ed il più delle volte contradditorie disposizioni di legge che regolano il traffico nelle comunità dei vari Stati della Confederazione.

Durante lo scorso anno la «National Conference on Street and Highway Safety» ha iniziato a tal fine una campagna di attività per interessare le Amministrazioni statali e municipali ad adottare disposizioni di legge ed ordinanze relative al traffico nonchè alle segnalazioni ed alle indicazioni stradali, conformi agli «standards» proposti e raccomandati dalla Conferenza per l'adozione interstatale e nazionale degli stessi.

TURISMO

L'VIII Conferenza Internazionale per gli autoservizi di gran turismo.

L'VIII Conferenza Internazionale per gli autoservizi di gran turismo ha tenuto le sue assise a Capri dall'8 al 15 dicembre.

L'On. Italo Bonardi, reggente il Commissariato per il Turismo, dopo avere salutato i convenuti a nome anche di S. E. Suvich, lumeggiò l'importanza di queste Conferenze annuali e il compito altissimo di valorizzazione delle bellezze del nostro Paese e delle meravigliose opere realizzate nel Decennale, affidato agli autoservizi.

S. E. Romano, Sottosegretario di Stato alle Comunicazioni, fece soprattutto rilevare la vitalità, lo slancio dell'Italia Fascista in ogni campo. Ferrovie e autoservizi, invece di immobilizzarsi in una sterile posizione di attesa, moltiplicano i loro sforzi, la loro attività in vista della prossima ripresa del traffico internazionale. In nome di S. E. Ciano, dichiarò poi aperta la Conferenza.

L'indicazione di poche cifre fa balzare dinanzi agli occhi l'importanza assunta da questa VIII Conferenza che ha proposto per il 1933 l'esercizio di ben 314 linee per la lunghezza complessiva di 34.722 km., contro 265 linee per km. 24.760 esercitate nell'anno decorso.

Lo schema della rete degli autoservizi è rimasto essenzialmente quale era nel 1932. Vale però il conto di segnalare fra le linee interne il prolungamento sino a Napoli delle comunicazioni Genova-Roma e Venezia-Roma, cosicchè si avranno quest'anno due ottimi servizi di gran turismo Genova-Napoli e Venezia-Napoli.

Importante l'istituzione di una linea Pizzo-Reggio Calabria, che risponde a vere finalità turistiche, poichè la comunicazione ferroviaria, per le numerose gallerie che si susseguono in quel tratto, non consente una visione panoramica soddisfacente dell'incantevole costa calabrese.

Un notevole lotto di linee si irradierà da Taormina per i paesi della zona Etnea, così interessanti e per la bellezza e il lusso della vegetazione e per i panorami continuamente variati e per i ricordi e le tracce ancora fumanti delle infauste eruzioni che hanno flagellato quella zona per tanti altri versi benedetta dalla natura.

Segnaliamo ancora fra le linee interne di nuova istituzione la Milano-Ponte di Legno, la Milano-Presolana, la Torbole-Riva-Madonna di Campiglio e le linee interessanti Bologna, fra cui una sino a Cortina d'Ampezzo. Notevoli infine le comunicazioni fra Venezia e l'Alto Adige attraverso Gardone e la regione del Garda, e le linee che da Trieste, da Abbazia, da Gorizia e da Grado si irradiano per

i luoghi delle nostre gesta gloriose, dei nostri più sacri ricordi: i Campi di Battaglia, il Cimitero degli Invitti.

Modificazioni più significative si sono avute nelle linee internazionali.

Rimangono fra le linee dell'anno scorso i classici «giri del Monte Bianco» eserciti da una Società italiana e da una Società francese rispettivamente da Courmayeur a Courmayeur e da Chamonix a Chamonix, attraverso Bride-les-bains, il Piccolo San Bernardo e il Gran San Bernardo; la Merano-Innsbruck e la Merano-Imst, che hanno dato nel passato buoni risultati, e finalmente la Fiume-Klagenfurt.

Di nuova istituzione la Bolzano-Merano-Zernez e le due linee da Abbazia per Cirquevizza e per Tersatto. Cirquevizza, sull'estuario della Vinodolka, è spiaggia frequentatissima con numerosi alberghi e sanatori. Tersatto, la romana Tarsatica, è luogo interessante per il suo Castello e per il suo Santuario ove la tradizione vuole che fosse dagli Angioli provvisoriamente deposta la Santa Casa nella sua traslazione da Nazaret a Loreto.

Comprendiamo infine fra i servizi internazionali anche le nuove linee che dalla costa adriatica si spingono a San Marino, che viene così inquadrato nella fitta rete di autoservizi che solcano quella regione, preludendo a un piano di valorizzazione turistica della gloriosa e interessante Repubblica.

I lavori della Conferenza, diretti dal Comm. Vittorio Mezzatesta, e ai quali prese continua attivissima parte il Rappresentante del R. Commissariato per il Turismo, a cui sono soprattutto affidati la tutela e lo sviluppo delle fortune turistiche del nostro Paese, furono chiusi sotto la presidenza del Cav. di Gr. Cr. Antonio Crispo, Direttore generale dell'Ispettorato Ferrovie Tranvie ed Automobili al Ministero delle Comunicazioni. L'ultima seduta fu dedicata all'esame delle questioni di carattere generale.

Fu deciso che la pubblicazione degli orari degli autoservizi verrà effettuata in collaborazione fra l'E.N.I.T. e la Confederazione Nazionale Fascista dei trasporti interni, la quale si è assunta la responsabilità dell'esattezza dei dati. Trovò pure accoglimento la geniale proposta che in attesa e nelle more della pubblicazione degli orari sia compilato e diffuso un elenco generale delle autolinee di gran turismo.

Altri problemi interessanti formarono oggetto di viva discussione: la istituzione di gite popolari a mezzo di autoservizi, in armonia alla indovinatissima iniziativa attuata dalle Ferrovie dello Stato; l'anticipazione della data delle prossime Conferenze per potere concretare in tempo utile gli orari invernali; la concorrenza ai concessionari di regolari servizi turistici, ecc.

Grandi lavori nella Grotta Michelangelo, a San Canziano.

La « Grotta Michelangelo », una delle più grandiose e suggestive del sistema di grotte di San Canziano, sta per entrare degnamente nella fase turistica. Fino a pochi mesi fa, l'accesso a questo meraviglioso ipogeo, attraversato dal Timavo, che vi forma un lago con fantastiche colorazioni, era precluso al pubblico a causa della difficile percorribilità dei sentieri, e soprattutto per il fatto che un ponte al disopra di un'alta gola, su cui era necessario transitare per penetrare nella grotta, non offriva ormai più garanzia di stabilità e di sicurezza.

La « Commissione per la valorizzazione delle Grotte del Timavo », pur essendo soltanto da breve tempo insediata, ha gettato subito le basi di un coraggioso progetto di lavori di sistemazione e ne ha iniziato senz'altro l'esecuzione con l'inaugurare un nuovo ponte (costruito ora solidamente in ferro e dedicato alla memoria di Luigi Vittorio Bertarelli, grande animatore del turismo speleologico) e con l'aprire un facile e sicuro sentiero.

Questo ha dovuto essere ricavato con audace lavoro dalla viva roccia, ed ha richiesto ben 2600 giornate lavorative, 1000 sacchi di cemento, 10 tonnellate di ferro e due quintali e mezzo di dinamite. Tre ponti minori, pure di ferro, e una lunga teoria di gradini, la quale permette di salire ad un belvedere, completano il sentiero; ad affrontare le spese del quale ha contribuito in parte il Touring Club Italiano.

Accanto a questo primo lavoro di valorizzazione, altri imponenti se ne annunciano o sono in corso.

Così la Provincia di Trieste s'è assunto il compito di sistemare la viabilità esterna alle Grotte, con la costruzione d'un sentiero pedonale che permetterà di uscire dalla Grotta Michelangelo nella Valle dei Mulini e raggiungere quindi senza fatica il villaggio di S. Canziano. La Provincia attende inoltre alla costruzione di un'ampia strada automobilistica di circa un chilometro di sviluppo, fiancheggiante a semicerchio la Dolina della Volpe, in raccordo con l'ingresso della galleria che porterà alla Grotta del Silenzio; e provvederà ancora alla sistemazione di un vasto piazzale per la manovra delle macchine, nella località di Mataùno. Lavori questi che comprenderanno una spesa complessiva superiore alle 110.000 lire.

Esiste poi la deliberazione del Podestà di Trieste, di concorrere alla valorizzazione delle « Grotte del Timavo », con un importo di 60.000 lire e con la cessione di un fondo di 2850 mq. necessario ai lavori della galleria. Il Commissariato del Turismo e l'Ente nazionale per le industrie turistiche, con deliberazione presa a suo tempo da S. E. Suvich, de-

cideva di contribuire all'opera erogando subito 20.000 lire e stanziando un rilevante importo per i prossimi anni. Inoltre la Sede centrale del Club Alpino Italiano ha assicurato per i prossimi cinque anni l'importo di 25.000 lire e il Consiglio provinciale triestino dell'Economia corporativa, che non manca mai di appoggiare ogni buona iniziativa tendente a valorizzare le risorse della regione e a promuoverne lo sviluppo economico, concorrerà con un contributo di 30.000 lire.

La Società per il movimento dei forestieri nella Venezia Giulia e l'Ente nazionale per le Industrie Turistiche si assunsero il lavoro di propaganda. La Società per il movimento dei forestieri si è infine assunto il compito di migliorare il sentiero che porta alla « Vedetta Jolanda », punto dominante l'immane baratro della Voragine Grande dal margine del ciglione. Infine la Società Alpina delle Giulie contribuisce anch'essa per il primo triennio con un importo di 30.000 lire e destina tutti i proventi attuali e futuri delle Grotte ai lavori di valorizzazione e di manutenzione delle stesse.

Intanto sono già state fatte brillare le prime mine nella Dolina della Volpe, per iniziare i lavori di perforazione della galleria, nuovo ingresso alla Grotta del Silenzio.

Un'escursione nella Tripolitania per gli studenti.

Nel settembre 1930 le *Vie d'Italia* pubblicavano un articolo di Attilio Gerelli dal titolo perentorio: « Un dovere nazionale. — Visitare la Tripolitania ». Si direbbe che quel monito abbia trovato pieno ascolto, perchè da allora le escursioni in Tripolitania si andarono moltiplicando (e fra esse quella riuscitissima del Touring nell'ottobre 1931). — Ora se ne annuncia una, molto simpatica, per la prossima Pasqua, degli studenti della Dante Alighieri, promossa dal Comitato di Milano. E' assai bene che la nostra gioventù studiosa sia penetrata dalla realtà in materia di Colonie e studî in luogo le possibilità di dedicarvi più tardi le sue forze.

Per la conservazione agli usi civili di strade ex militari.

Si ricorda che col 31 marzo scade il termine utile per la presentazione al Governo di richieste, da parte delle Provincie, Comuni e altri Enti interessati, per ottenere la conservazione agli usi civili di strade ex militari, costruite durante la guerra.

Come è noto, un grande numero di strade costruite durante l'immane conflitto, per esigenze belliche (e fra esse molte ereditate anche dal vinto nemico nelle provincie redente), costituiscono un vero e prezioso patrimonio nazionale che sarebbe stato deplorevole abbandonare, o semplicemente non valorizzare.

A tale scopo, con varî decreti, dei quali l'ultimo N. 2107 rimonta al 14 novembre 1929, furono autorizzati Provincie, Comuni ed Enti varî a domandare quali strade, svolgentisi nei loro territori, intendessero che fossero conservate per uso della viabilità ordinaria. Molte arterie costituiscono infatti comunicazioni ordinarie e talune, veramente interessanti, sono già destinate a uso turistico (come, per esempio, la strada del Passo di Gavia, quella del Passo di Vivione, la strada del Monte Baldo, la strada del Passo di Sella, la strada del Monte Grappa e molte altre strade nella vicina zona degli Altipiani per nominarne soltanto qualcuna fra le più interessanti illustrate anche dalla nostra Rivista).

Sono stati compilati degli elenchi al riguardo, e siccome non è dubbio che altre richieste potranno essere presentate, lo Stato, pur venendo incontro alle legittime esigenze degli Enti, vuole conoscere definitivamente l'onere globale facente carico ad esso per la sistemazione in parola, e stabilisce che dette richieste siano accompagnate dalla dichiarazione da parte degli Enti, di assumerne la manutenzione definitiva, a norma dell'art. 2 del R. D. 14 novembre 1929, N. 2107, convertito nella legge 27 marzo, N. 481.

Per l'organizzazione delle cure climatiche e idroterapiche a Bressanone.

Nella prossima primavera sarà ripresa a Bressanone un'attività che già tanti benefici locali aveva recato anteguerra. E' stata difatti costituita in luogo una Società, che prenderà il nome di Kneipp, per l'acquisto dello Stabilimento di cura Guggemberg e per l'organizzazione dell'intera città, in modo da poter soddisfare alle esigenze di un moderno centro di cure naturali. Il capitale iniziale della Società è preveduto in L. 200.000, emesso in azioni da L. 200.

Il IV Congresso Alpinistico Internazionale a Cortina.

Cortina d'Ampezzo è stata prescelta a sede dei lavori del IV Congresso Alpinistico Internazionale che avrà luogo nei giorni dal 10 al 14 settembre 1933, con la partecipazione dei delegati di una ventina di Nazioni.

Quasi contemporaneamente si svolgerà, sempre nella ridente cittadina dolomitica, e precisamente dal giorno 11 al 14 settembre 1933 l'annuale Congresso del Club Alpino Italiano, al quale prenderanno parte non meno di duemila soci, provenienti da tutte le regioni d'Italia. L'organizzazione tecnica della duplice manifestazione è stata demandata alla Sezione cortinese del C. A. I. Ai partecipanti ad entrambi i Congressi verrà concesso, dalla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, un ribasso ferroviario del 50 % sulle normali tariffe della rete italiana.

L'avvenimento internazionale riveste per l'Italia un significato del quale non è lecito disconoscere l'importanza. Affidandogli l'organizzazione di questo IV Congresso Internazionale — che riuscirà una vera e propria assise di tutte le forze alpinistiche del mondo — si è riconosciuto al nostro Paese, un posto preminentissimo in questo agone al quale sono connessi tanto numerosi e importanti problemi tecnici, turistici, sportivi, militari e demografici.

FERROVIE

Per i viaggi dei ragazzi.

Come si sa, secondo le condizioni di trasporto in vigore sulla nostra Rete statale, viene accordata la riduzione del 50 per cento della tariffa ordinaria (e per certe concessioni anche il «metà prezzo» della tariffa ridotta) per i ragazzi di età compresa fra i tre e i sette anni. Per i trasporti dei servizi internazionali invece, le condizioni sono più favorevoli, in quanto il «metà prezzo» è accordato per i ragazzi dai quattro ai dieci anni compiuti. Aggiungiamo, come informazione incidentale, che è allo studio il progetto di estendere anche per il servizio interno queste norme più favorevoli. Spesse volte viene rivolta dal pubblico, che desidera essere tranquillo di non incappare in irregolarità, e di conseguenza in contravvenzioni, una domanda: se un ragazzo oltrepassa i limiti di età prima di avere ultimato il suo viaggio, è in regola, oppure deve essere regolarizzato a tariffa intera come un adulto? La domanda non è superflua, nè fuor di luogo: tengasi presente che esistono biglietti a lunga validità (due, tre ed anche sei mesi), in cui il caso prospettato può benissimo verificarsi. In mancanza di precise disposizioni in tariffa, non può che ragionarsi su principî e di lì trarre deduzioni. Quando il viaggiatore — che nel caso è un ragazzo — al momento dell'acquisto del biglietto, cioè al momento della conclusione del contratto, non ha oltrepassato i sette anni, nè i dieci (a seconda se abbia un biglietto in servizio interno o un biglietto in servizio internazionale), egli è in regola per tutto il periodo in cui può utilizzare il biglietto. In tal senso anche di recente sono state diramate, dalla nostra Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, opportune disposizioni al personale per chiarire dubbi ed evitare contestazioni.

Ben diverso, aggiungiamo noi, è però il caso del trasporto gratuito dei ragazzi (fino a tre anni se muniti di biglietto in servizio interno, e fino ai quattro se muniti di biglietto in servizio internazionale) quando siano accompagnati da persona adulta, munita alla sua volta di regolare recapito di viaggio, e non occupino posto. In tal caso nessun contratto è stato concluso per il trasporto del ragazzo, eppertanto, se durante il viaggio con il suo accompagnatore, egli sorpassa i limiti di età stabiliti per il trasporto gratuito, il viaggio deve essere regolarizzato dal punto e dal momento in cui egli per fatto dell'età non ha più titolo al trasporto gratuito.

Questo caso non è ancora regolato nè da disposizioni precise, e neppure da istruzioni diremo, interpretative diramate agli agenti

ferroviari dalle Amministrazioni, ma è, può dirsi, intuitivo.

I tentativi di nascondere od alterare la vera età dei ragazzi di fronte alle richieste del personale sono abbastanza frequenti in tutti i Paesi, e v'è qualcuno che considera la cosa con molta leggerezza. I regolamenti ferroviari a proposito di tali irregolarità sono rigorosi. Sulle nostre ferrovie, oltre il prezzo dovuto a regolarizzazione del percorso effettuato in contravvenzione, si applica una sovratassa eguale al prezzo stesso con un massimo di L. 20,50, più ancora la sovratassa per le esazioni suppletive.

I treni della neve in Italia.

Anche quest'anno, nella stagione invernale, sono stati ripristinati, su più larga scala, i treni della neve, da parte delle Ferrovie dello Stato. L'iniziativa ha trovato largo consenso nel pubblico, che ne ha profittato ampiamente, giovandosi delle notevoli facilitazioni accordate (riduzione del 70 %). Così i treni sono partiti quasi tutti pieni e in diversi casi si sono dovuti fare dei *bis* e limitare anche le vendite dei biglietti nè più nè meno di quanto si verificò a suo tempo per i treni popolari.

Quando per circostanze, in verità rare, non è stato possibile raggiungere il quantitativo minimo di viaggiatori per il treno speciale, gli sciatori sono stati avviati con i treni ordinari più comodi per giungere alle località della neve ed in tempo perchè potessero largamente fruire della giornata festiva.

Un quantitativo non trascurabile di sciatori ha fruito delle riduzioni individuali (50 %) o di quelle per comitive di almeno venticinque componenti (riduzione del 70 %). Si è verificata naturalmente una ripartizione di sciatori: chi preferiva mescolarsi alla rumorosa falange degli sciatori si è valso dei treni speciali; chi preferiva l'escursione individuale o in piccoli gruppi, si è valso delle altre facilitazioni.

Sarebbe esagerato il dire che l'effettuazione di questi treni abbia arrecato un traffico simile a quello dei treni popolari; ma il lavoro di organizzazione, per quanto minore, è stato del tutto analogo.

La variabilità delle condizioni atmosferiche, il sopravvenire di circostanze in contrasto con le previsioni, hanno spesso indotto all'ultimo momento a modificare i programmi. Inoltre bisogna tener presente che non tutte le regioni sono egualmente e contemporaneamente beneficate dalla presenza della neve, dimodochè sovente è stato necessario... andarla a cercare più in su, più in là, a parecchi chilometri di distanza dalla stazione ferroviaria, facendo approntare servizi automobilistici di congiunzione fra le stazioni e le località dove si trovava la neve. E per il tempo, qualche volta burrascoso, non è stato sempre agevole il percorso delle automobili. Comunque occorreva assicurare che la massa degli sciatori giungesse a destino e ripartisse in modo da poter prendere posto nel treno di ritorno. Ora, tutto questo è stato predisposto dagli agenti della ferrovia; sovente anzi è stato fatto di più, perchè qualcuno di questi è stato incaricato di recarsi fino alla località terminale del viaggio, per garantire, d'accordo con le imprese automobilistiche, il servizio.

Sia per l'entità delle facilitazioni accordate sia per l'organizzazione, le Ferrovie italiane dello Stato si sono perciò poste, anche in questo campo, all'avanguardia in confronto alle altre Amministrazioni ferroviarie, contribuendo efficacemente all'incremento dello sport dello sci nel nostro Paese ed al benessere economico di numerose stazioni alpine, per l'avanti abbandonate o quasi.

Facilitazioni per i viaggiatori sulle ferrovie estere. - Considerazioni e confronti.

La crisi che si ripercuote sulle ferrovie, in America, come in Europa, anzi forse più intensamente che in Europa, assilla i dirigenti americani e li incita a sempre trovare nuove forme di facilitazioni per invogliare il pubblico a viaggiare, visto che questo pubblico tende invece a limitare il numero dei viaggi per affari, le escursioni e le gite domenicali.

Ora è il caso dell'istituzione dei biglietti chilometrici. Come abbiamo già accennato altra volta in questa rubrica, il biglietto chilometrico è una specie di abbonamento. Il viaggiatore, che durante un certo periodo di tempo debba compiere un certo numero di viaggi, senza peraltro avere ancora un programma preciso, oppure, che, anche avendo un programma, dubiti che questo possa essere variato da circostanze, acquista a prezzo ridotto un certo numero di... viaggi-chilometro. Naturalmente la riduzione è maggiore quanto maggiore è il numero dei chilometri che egli si impegna a percorrere.

Dopodichè, quando, munito del libretto che gli rilascia la ferrovia, il viaggiatore si presenta allo sportello, per farsi «staccare» un biglietto per una determinata destinazione, in relazione appunto alla lunghezza del percorso di questo biglietto, si vedrà diffalcato dal detto libretto un corrispondente numero di chilometri di percorrenza. L'operazione può essere continuata fino ad esaurimento del chilometraggio cui il precedente esborso ha dato diritto, salvo conguaglio se la richiesta superasse in definitiva il diritto medesimo.

Biglietti simili esistono in Spagna: possiamo dire che colà questa forma costituisca la facilitazione tipica di cui si avvalgono largamente i nativi e i forestieri. Occorre tuttavia tenere presente che le ferrovie spagnuole, se offrono questa facilitazione, sono però ben lontane dal poter vantare nelle proprie tariffe tutto quel complesso di tipi di biglietti e di agevolazioni che sono concessi nel nostro Paese.

D'altra parte si sa che tempo fa alcune Compagnie francesi avevano adottato anche esse i biglietti chilometrici, ma che furono poi costrette ad abbandonarli per il gran numero di abusi cui davano luogo.

Veniamo ora alle ferrovie americane. A partire dallo scorso febbraio le Compagnie affiliate alle Associazioni «Transcontinentale» e «Occidentale» hanno istituito un libretto chilometrico, in base al quale il viag-

giatore viene a fruire di una riduzione del 25 % sulla tariffa normale (tengasi presente che le nostre carte d'autorizzazione accordano una riduzione semplicemente... doppia di quella americana, cioè il 50 %).

Un libretto-buono per 3000 miglia e contenente un complesso di tagliandi valevoli 108 dollari, viene venduto per 81 dollari. I libretti sono validi per tutte le linee ad ovest di Chicago, St. Louis, Memphis e New-Orleans fino alla costa del Pacifico.

Un altro biglietto è stato istituito per i viaggi tra i suddetti punti orientali e il Texas e la parte meridionale degli Stati di Nuovo Messico, Utah, Wyoming e Montana. Questo libretto, che dà diritto a 2000 miglia di percorso, contiene tagliandi valevoli dollari 72 e sarà venduto a dollari 54.

Il Presidente dell'Associazione dei viaggiatori di commercio ha dichiarato che, accordando il 25 % di riduzione, le ferrovie americane hanno più che soddisfatto le richieste dei commercianti (tengasi presente quanto abbiamo notato innanzi circa le riduzioni del 50 % delle Ferrovie Italiane dello Stato per le carte di autorizzazione).

Le Compagnie americane hanno infine escogitato un altro tipo di facilitazione, un po' americano, se si vuole, ma che può avere i suoi lati pratici. Alcune di esse hanno stabilito di offrire, in favore dei viaggiatori diretti alla costa del Pacifico, delle combinazioni di albergo come mezzo per stimolare i viaggi. Così viene accordata al viaggiatore la facoltà oltrechè di giovarsi delle riduzioni di tariffa accordate per viaggi implicanti tale percorso, di interrompere il viaggio a suo piacimento, pernottando alla sera in una località intermedia in un albergo di prim'ordine. Per esempio, dopo aver lasciato Chicago, il viaggiatore ferma nella prima notte a Omaha (Stato di Nebraska), nella seconda a Cheyenne (Stato di Wyoming), nella terza a Ogden (Stato di Utah) e nella quarta a Las Vegas (Stato di Nevada), arrivando alla sera a Los Angeles. I viaggiatori diretti a S. Francisco (California) possono riposare a Reno anzichè a Las Vegas. Il viaggio combinato di semplice andata costa dollari 62,50 e 115 quello di andata-ritorno. E' compreso nel prezzo: il trasporto ferroviario, la camera d'albergo con il bagno, il trasporto dalla stazione all'albergo e una notte d'albergo a S. Francisco o a Los Angeles.

A spiegare queste combinazioni bisogna tener presente che i viaggi in America sono spesso molto lunghi — dall'uno all'altro capo del Nord America — e si comprende perciò come tali combinazioni possano tornare accette ai viaggiatori che non hanno fretta di giungere a destino e preferiscono riposarsi in un buon letto, anzichè nella vettura del treno.

Treni turistici internazionali.

Analogamente a quanto fu già fatto nello scorso autunno tra l'Italia e l'Ungheria, anche nell'anno in corso verranno istituiti speciali treni turistici internazionali d'accordo tra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e la C.I.T. I prezzi verranno molto ridotti.

Sono previsti in programma: 23 treni turistici dall'Italia verso l'estero; 23 treni turistici di scambio dall'estero verso l'Italia; 70 viaggi di comitive dall'estero verso l'Italia; 43 viaggi in comitiva dall'Italia verso l'estero; 12 crociere.

Sono preannunciati in programma treni per la Svizzera, la Francia, il Belgio, l'Olanda, la Cecoslovacchia, l'Ungheria, l'Austria e la Germania.

Una linea terrestre diretta dall'Europa in Persia verrà aperta il 15 marzo 1933.

Grazie ad essa si potrà andare da Parigi a Téhéran in 8 o 9 giorni. Si utilizzerà dapprima il Simplon Orient Express sino a Stamboul: poi, attraverso Haidar Pascha, il Taurus Express fino a Nissibin attraverso i territori turco e siriano. Di là si attraverserà l'Irak utilizzando le ferrovie ed i servizi automobilistici di questo Stato; infine, da Khanikin fino a Téhéran, il servizio automobilistico organizzato dalla Compagnia Internazionale dei Vagoni Letto, gli autobus della quale percorrono in due giorni, nella buona stagione, gli 800 km. che separano Khanikin da Téhéran. Essi circolano settimanalmente dal 15 marzo al 28 giugno e dal 31 agosto al 30 novembre: nel restante periodo di tempo essi sono bisettimanali.

Accordi tra le nostre Ferrovie e le Società di navigazione aerea.

Già altre volte abbiamo accennato in questa rubrica agli studi dell'Unione Internazionale delle Ferrovie per giungere ad accordi con le Compagnie di navigazione aerea. Questi studi hanno avuto per risultato l'approvazione di uno schema di convenzione, da proporsi come tipo nei vari Stati per accordi fra i due mezzi di trasporto, in modo da permettere ai viaggiatori muniti di biglietti per aviolinee e che hanno dovuto abbandonare il viaggio aereo per una circostanza qualsiasi od interromperlo, di continuarlo per ferrovia. A questi studi ha partecipato attivamente anche l'Italia.

Si trattava ora di passare dal campo dello studio a quello pratico dell'attuazione.

In Italia le trattative, al riguardo condotte fra l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e la Federazione Nazionale Fascista Imprese Trasporti Aerei, con l'intervento del Ministero dell'Aviazione, hanno concluso ad una convenzione che è andata in vigore col 1° gennaio.

Su domanda delle Società di navigazione aerea, *italiane ed estere* affiliate alla I.A.T.A. (International Air Traffic Association) le stazioni delle Ferrovie dello Stato rilasceranno dei biglietti ed eseguiranno delle spedizioni a bagaglio senza pagamento immediato delle relative tasse.

Il biglietto di viaggio, valevole per le linee di navigazione aerea, non è valido per il trasporto in ferrovia. Per l'emissione del biglietto ferroviario e per l'eseguimento della spedizione a bagaglio occorre la presentazione, da parte di un agente delle Società (che può essere lo stesso aviatore), di una richiesta bollata e firmata, di modello già prestabilito ed indicato nella convenzione.

Le richieste possono essere emesse per la località corrispondente a quella del biglietto valido per le aviolinee, oppure per una stazione compresa fra il punto di interruzione del viaggio e quello di destinazione dell'aeroplano. Nel caso in cui la stazione alla quale vengono presentate le richieste non sia abilitata al servizio diretto con la stazione domandata, essa dovrà rilasciare il biglietto o spedire il bagaglio per una stazione *ritenuta* abilitata al servizio diretto: questa operazione dovrà eventualmente essere ripetuta dalle successive stazioni fino al raggiungimento della destinataria definitiva.

In generale le stazioni non devono rilasciare che biglietti di 1ª classe, tuttavia se il treno da utilizzare è composto soltanto di vetture di 2ª e di 3ª classe, possono essere emessi biglietti per queste. I supplementi speciali per l'utilizzazione di determinati treni o vetture (vetture letto, treni di lusso, treni rapidi, ecc.) devono essere pagati dal viaggiatore.

Le stazioni ferroviarie sono tenute ad accettare le *richieste* emesse dalle Compagnie di navigazione affiliate alla I.A.T.A. Le tasse relative ai biglietti ferroviari od alla registrazione dei bagagli saranno pagate alla Ferrovia dalla Federazione Nazionale Fascista Imprese Trasporti Aerei, che provvederà poi a rivalersi verso le Compagnie di navigazione aerea interessate.

I viaggiatori e i bagagli di aeroplani, trasportati per ferrovia, sono soggetti in genere alle condizioni ordinarie del trasporto per ferrovia. I reclami relativi al contratto di trasporto aereo sono trattati dalle Società di navigazione aerea interessate.

E' un progresso positivo che si è raggiunto con questi accordi, che costituiscono l'*inizio* di un vero e proprio servizio cumulativo fra trasporti aerei e trasporti ferroviari.

Altri tipi di convenzione sono già stati studiati dall'Unione Internazionale delle Ferrovie per i trasporti cumulativi di colli espressi e di merci in genere, ma finora non sono ancora stati tradotti sul terreno pratico. Ci auguriamo che l'esempio della convenzione ora conclusa per i trasporti di viaggiatori, sia di sprone per ulteriori realizzazioni.

Conferenza internazionale al Cairo.

Verso la metà di gennaio hanno avuto inizio al Cairo i lavori del Congresso internazionale delle ferrovie, cui sono intervenuti i rappresentanti di tutte le ferrovie del mondo. Anche l'Italia era rappresentata da una numerosa delegazione. Sono stati discussi, tra l'altro, problemi che interessano il traffico dei viaggiatori.

NAVIGAZIONE

L'incrociatore « Diaz » a più di 40 miglia all'ora.

L'incrociatore *Diaz*, del tipo dei « Condottieri », dopo aver ottenuto brillanti risultati nei precedenti collaudi, ha eseguito le prove di velocità massima oraria, raggiungendo, sul percorso delimitato da sei traguardi-base, nelle otto ore, una media oraria di miglia 39,76. La velocità massima raggiunta durante la prova è stata di miglia 40,47 (km. 72,5).

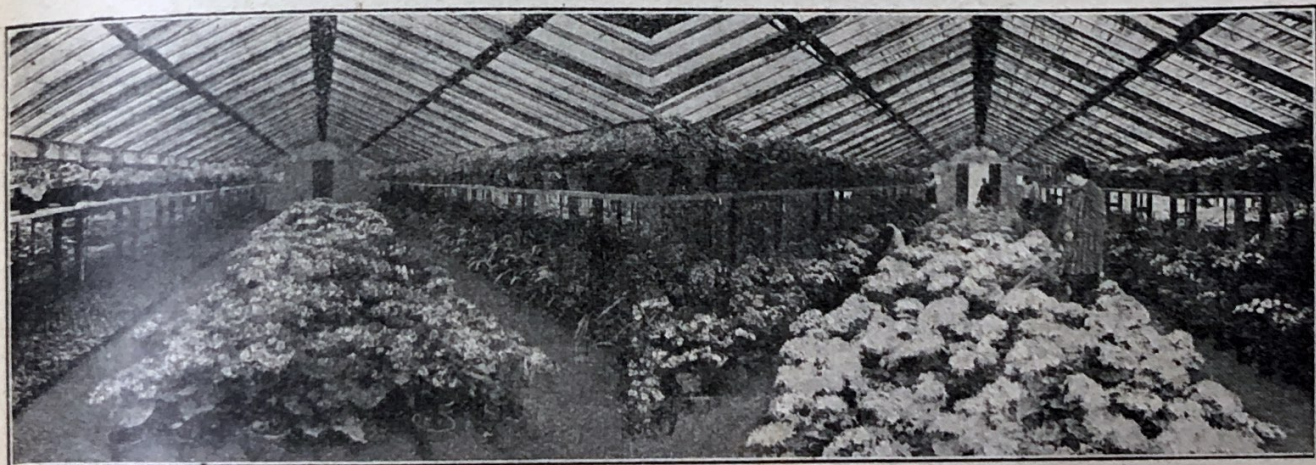
Un motoscafo italiano a turbo-compressore.

Dopo varî riuscitissimi esperimenti, è stato collaudato un motoscafo azionato con turbo-compressore. Gli esperimenti di propulsione senza elica hanno dimostrato un notevole rendimento sulle propulsioni a elica e vengono così a entrare nel campo della pratica, assicurando all'Italia un nuovo primato nella tecnica navale.

E' questo il primo battello del genere iscritto nel naviglio internazionale, poichè i tentativi fatti finora non erano rimasti che nel campo sperimentale. Infatti dopo la prova favorevole l'« M. I. » è stato iscritto nel « Registro Italiano Navale e Aeronautico » e nel « Registro del naviglio ammesso alla navigabilità ».

Il nuovo tipo di propulsione si deve agli esperimenti eseguiti nel luglio scorso dal Prof. Mondello, basati sul principio tecnico di dislivello di pressione nella massa liquida destinata alla spinta, e che, trascurato nel passato, aveva reso vani i tentativi di sostituire all'elica ogni mezzo di propulsione. A parità di forza, la velocità ottenuta è del 13 per cento superiore a quella ottenuta con eliche.

Il Canale di Suez... e la crisi.

La Società del Canale di Suez, sotto le pressioni degli armatori e, più ancora per l'eloquenza dei fatti (alcuni armatori trovano ormai più economico il giro di Capo di Buona Speranza anzichè il passaggio del Canale di Suez!), ribassò in un primo tempo le onerose tariffe di passaggio da 6,65 a 6 franchi-oro la tonnellata per le navi cariche, e a 3 franchi-oro per le navi in zavorra; ciò per un periodo che aveva inizio col 15 novembre 1931 ed aveva termine col 30 giugno 1932. Queste tariffe ribassate, per effetto di una proroga, trovarono poi applicazione fino a tutto il dicembre 1932. Ora la Società ha deliberato di mantenere detta riduzione anche per tutto l'anno 1933.

SPORT

Automobilismo.

L'importanza di una manifestazione sportiva è sempre accresciuta dall'interessamento straniero che si manifesta appunto per quelle gare che hanno saputo crearsi una fama. E' questo il caso della prossima Mille Miglia che il giorno otto del prossimo mese verrà disputata per la settima volta e per la quale valorosi piloti esteri hanno fin dal gennaio compiuto utili ricognizioni in Italia e su buona parte del percorso, che sarà uguale a quello delle più recenti edizioni. Esso infatti si snoderà sull'itinerario Brescia-Bologna-Firenze-Siena-Roma-Terni-Perugia-Macerata-Ancona-Forlì-Bologna-Padova-Treviso-Feltre-Vicenza-Brescia di 1640 km. Il percorso sarà uguale, ma alcuni ritocchi sono stati apportati al congegno della gara, suggeriti in modo particolare dal nuovo ordinamento dell'automobilismo, sia nell'agone sportivo, sia nel campo industriale.

Come sempre, la gara è libera alle vetture della categoria sport per le quali sono previste le seguenti distinzioni di classi: Classe I fino a 1100 cmc. (Classi G, H, I, J); Classe II fino a 1500 cmc. (Classe F); Classe III da 1500 fino a 2000 cmc. (Classe E); Classe IV da 2000 fino a 3000 cmc. (Classe D); Classe V oltre 3000 cmc. (Classi C, B, A). Nelle classi speciali, in sostituzione della vecchia categoria non esperti, sono state create due nuove categorie: corridori di prima categoria, dotata di L. 10.000 di premi, e corridori dilettanti con premi per L. 30.000. Per le vetture a guida interna si è quest'anno decisa l'abolizione del compressore, nell'intento di rendere più numerosa la partecipazione e più aperta la lotta.

Le vetture cosiddette utilitarie dovranno esattamente rispondere ai dati dei relativi cataloghi e merita di essere segnalata la disposizione che dà diritto al concorrente di assistere, a gara compiuta, alla verifica della macchina. Tali vetture sono state divise in due classi e precisamente: fino a 1100 ed oltre i 1100 cmc. di cilindrata. Il prezzo dello châssis non dovrà superare le L. 18.000 e nessun obbligo è stato imposto per le carrozzerie.

I premi in danaro per le varie classi e di classifica assoluta ammontano a circa L. 150.000, mentre altre L. 26.000 sono a disposizione degli arrivati in tempo massimo, come premio di consolazione per coloro che non avranno guadagnato altri premi in danaro. Sommando anche il valore dei premi in medaglie e coppe, la corsa ha una dotazione di oltre L. 200.000.

Gli organizzatori, valendosi della esperienza acquisita con le precedenti dispute, faranno partire le macchine di piccola cilindrata in notevole anticipo, allo scopo di facilitare per quanto possibile la marcia dei più veloci ed ottenere in tal modo un arrivo con minori distacchi. Perciò le macchine partiranno in questo ordine: 1° vetture utilitarie fino a 1100 cmc.; 2° vetture utilitarie oltre 1100 cmc.; 3° macchine cilindrata fino a 1100 cmc.; 4° vetture a guida interna; 5° macchine di cilindrata fino a 1500 cmc.; 6° macchine di cilindrata oltre 1500 cmc.

La 14ª Mostra Internazionale del Ciclo e del Motociclo.

Si è inaugurata a Milano, il 14 gennaio u. s., nel Palazzo della Permanente, questa interessante manifestazione internazionale, che ha avuto un concorso di espositori e di pubblico anche maggiore che negli scorsi anni. Hanno partecipato ad essa tutte le principali marche italiane ed estere, con una larga preponderanza delle prime, le quali, attraverso la varietà dei tipi di macchine esposti, hanno dimostrato di aver raggiunta ormai una piena maturità di concezione e di costruzione, e di poter sostenere degnamente il confronto colla industria straniera.

Novità tecniche, in senso proprio, non ne sono apparse nel campo motociclistico, e nemmeno speciali arditezze costruttive: sono state invece riprese e perfezionate delle soluzioni già apparse tempo addietro, come si vedrà fra poco. In tutti i tipi presentati risultano tuttavia evidenti le modificazioni e le migliorie apportate ad essi in seguito alla maggiore esperienza fatta dalle Case costruttrici. Così ad es., mentre la sagomatura delle motociclette è rimasta pressochè inalterata, si osservano invece dei mutamenti nei motori: nelle macchine normali da turismo ed in quelle di tipo economico si è cioè conservato il sistema delle valvole laterali, mentre nei tipi spinti ed in quelli veloci da turismo si sono adottate le valvole in testa, che consentono, come è noto, di conseguire, a pari cilindrata, una maggiore potenza. Si notano pure dei perfezionamenti nella lubrificazione (mediante l'adozione di pompe supplementari) e nei dispositivi di scappamento.

In quasi tutte le Case costruttrici è evidente poi la tendenza a completare la serie dei tipi da esse costruiti, in modo da poter rispondere alle diverse esigenze delle varie categorie di clienti: questi ultimi possono ora trovare, in una ricca gamma di tipi che va dalla motocicletta ultra leggera, o velomotore, da 75 cmc. di cilindrata, alla potente macchina da 1200 cmc., atta al traino di motocarrozzini per il grande turismo, ciò che risponde ai loro bisogni.

La motocicletta di media cilindrata appare in evidente regresso: cosa spiegabile col fatto che, colla trionfale affermazione della motoleggera da 175 cmc. e col perfezionamento continuo e col rendimento sempre maggiore della macchina da 500 cmc., essa sembra non rispondere più ad un tipo determinato e di particolari caratteristiche.

Questa preferenza delle tre cilindrate tipiche, rispondenti alle esigenze del mercato nazio-

nale, è adottata anche dalla Casa Bianchi, che presenta alla Mostra il velomotore di cui diciamo più avanti, la motoleggera di 175 cmc. ormai affermatasi con pieno successo, e nuovissima, la 500 cmc., che realizza in una associazione armonica e potente tutte le più ricercate doti del motociclo moderno: velocità, marcia minima regolare e senza strappi, silenziosità, stabilità, comodità, solidità ed estetica, frenatura perfetta.

Il cambio a quattro velocità, che avvicina la motocicletta all'automobile come confortevolezza di condotta, e che permette uno sfruttamento più completo e più razionale del motore, ha incontrato il favore unanime dei costruttori e degli utenti. Lo si vede quindi adottato nei nuovi tipi da 500 cmc. (ad es. in quelli della Bianchi, della Benelli, della Gilera, della M.A.S., e della Ariel), e perfino nelle motoleggere da 175 cmc. (ad es. nella Miller-Balsamo e nella Ganna).

La categoria dei 500 cmc., oltre alla comparsa dei nuovi tipi sopraccennati, presenta altre concezioni interessanti: tale è, ad es., la Guzzi a tre cilindri, comparsa ora sul mercato dopo il favorevole risultato delle prove sperimentali fatte durante lo scorso anno.

Nella categoria delle macchine più potenti si notano la nuova B.M.W., tedesca, tipo R super-sport, con motore da 750 cmc. a due cilindri contrapposti, disposti trasversalmente al telaio, e con due carburatori: tale motore dà, al freno, la potenza di 30 HP. Della stessa Casa è pure esposto il tipo ultraveloce, da 750 cmc., con valvole in testa, che ha battuto con oltre 244 km. orari il *record* mondiale assoluto di velocità. Sempre in questa categoria vanno pure ricordate, oltre alla Indian, la Motosacoche da 850 cmc., con motore bicilindrico a V, e la Harley Davidson da 1205 cmc. di cilindrata: macchine espressamente studiate per il traino di motocarrozzini per il grande turismo di lusso.

Nella categoria delle macchine utilitarie sono apparsi nuovi ed interessanti tipi di motoleggere da 175 cmc.: ad es. la Guzzi, la Miller-Balsamo, la Astra, la D.K.W. (modello di lusso, con avviamento elettrico), la Ganna e la Atala (queste ultime con motore Jap). In generale queste macchine presentano la sagoma e la finitezza dei tipi di maggior potenza costruiti dalle varie Case.

Benchè non rappresenti propriamente una novità è da ricordarsi la 120 cmc. Sertum-Batua con telaio in acciaio stampato, anzichè tubolare: soluzione integrale di un problema già affrontato, parzialmente, con successo dalla M.A.S. nel tipo da 500 cmc. già citato, a valvole in testa, il quale ha il trave superiore del telaio in acciaio stampato.

Ma dal punto di vista turistico l'interesse maggiore è dato indubbiamente dalla com-

parsa (o meglio, dalla ricomparsa, cogli opportuni perfezionamenti suggeriti dall'esperienza) delle motoleggerissime o biciclette a motore: categoria di macchine utilitaria in sommo grado e destinata ad ottenere una larghissima diffusione, sia per il minimo costo di acquisto e di esercizio, sia perchè non richiede alcuna speciale conoscenza tecnica, nè è soggetta ad alcuna formalità fiscale. Fra i nuovi tipi presentati alla Mostra sono da ricordarsi la bicicletta a motore (o velomotore) Bianchi, con motore da 100 cmc., con frizione a secco ed accensione a volano magnetico: macchina che consente di raggiungere velocità dai 35 ai 40 km. all'ora. E' pure largamente applicato il motore Sachs di 98 cmc., per esempio, sulla motoleggera Miller, la quale, ad onta della minima cilindrata, presenta il telaio abbassato ed ha la struttura e la finitezza di una vera e propria motocicletta. Altri due tipi (« Stella d'Italia ») di motociclette ultraleggere, presentati alla Mostra, sono azionati anch'essi da motori Sachs: rispettivamente di 74 e di 98 cmc. di cilindrata.

Nel reparto biciclette, se si è notata la presenza di tutte le nostre maggiori marche (Bianchi, Legnano, Atala, Gloria, Dei, Ancora, Ganna, ecc.); non è apparsa abbastanza diffusa l'applicazione di alcuni perfezionamenti che la Mostra degli accessori ha pure dimostrato ormai acquisiti dalla tecnica della costruzione del ciclo e che il pubblico ricerca col più vivo interessamento. Per esempio, solo una casa, la Bianchi, presentava un tipo di bicicletta montata con cambio di velocità. Ora questo perfezionamento viene considerato come una necessità, sia da chi si serve della macchina a scopo di turismo, sia dal corridore, permettendo esso una provvida economia delle energie. Non si comprende difatti perchè l'uomo debba essere più prodigo delle proprie forze che di quelle di un motore; tanto più quando si dimostra che l'industria ha risolto il problema del cambio di velocità per la bicicletta in modo non meno pratico ed economico che per la moto. Si potrà rispondere che il cambio facilmente si applica su qualsiasi macchina. Ma non ne riuscirà mai una soluzione perfetta ed economica, come quando il tipo di bicicletta venga già studiato e costruito in serie con l'applicazione voluta; in quanto che questa richiederà sempre l'adattamento di qualche altra parte, come per esempio, un carter di sagomatura speciale, o una particolare caratteristica della forcella posteriore, o qualche attacco saldato, ecc. Se ne potrà anche far a meno di tali adattamenti, ma ne riuscirà una applicazione meno perfetta, e che, se non altro, finirà col compromettere l'estetica e la verniciatura della macchina. Siamo certi quindi che ad una prossima Mostra il cambio di velocità si vedrà montato su alcuni tipi di biciclette di tutte le principali case.

Facciamo ora un rapido accenno ai cambi di velocità esposti fra gli accessori per biciclette, distinguendo il cambio effettuato nel mozzo mediante un riduttore simile a quello che si applica alle motociclette (brevetti Torpedo e Sturmey Archer), da quello che si effettua mediante il passaggio della catena sui vari pignoni applicati al mozzo e affiancati. Il primo sistema è certamente ottimo, ma presenta gli inconvenienti di un considerevole peso, di un costo elevato (dalle 140 alle 160 lire) e soprattutto di rendere più difficile lo smontaggio della ruota nel caso di una foratura dei pneumatici; inoltre, nella eventualità che il cambio stesso si guastasse, la bicicletta riuscirebbe inservibile fino a riparazione compiuta. Più semplici e pratici risultano invece i cambi su pignoni: essi sono di tenue costo (dalle 35 alle 45 lire), leggerissimi, di facile applicazione, di facile riparazione, e, inoltre, non ostacolano lo smontaggio delle ruote. Questi cambi si compongono essenzialmente di un tendicatena e di una guida, il tutto comandato da una levetta a portata di mano del ciclista. Al comando della leva, la catena viene diretta dalla guida sopra l'uno o l'altro dei due o tre pignoni che stabiliscono rapporti diversi, e la maggiore o minore lunghezza risultante della catena viene tesa da una leva con rotella — il tendicatena — che si inserisce sul percorso di ritorno della catena stessa, facendole fare un angolo. Vi sono tipi di cambio che si azionano pedalando all'indietro (per esempio, il Vittoria, il Trionfo, il Bestetti), altri che si azionano pedalando avanti, cioè continuando la marcia (per esempio, il Gira, il Vittore, il Colombo, quello applicato sulla Bianchi). Questi ultimi, a parte ogni altra considerazione di costruzione, risultano più pratici nell'uso, in quanto che non costringono il ciclista ad interrompere lo sforzo dell'andatura anche in salita. Altre maggiori Ditte annunciano cambi propri che saranno montati sulle proprie biciclette; ma per intanto non sono che promesse, le quali però ci lasciano prevedere quella larga applicazione del cambio sulle macchine di marca che già abbiamo auspicata.

Fra gli altri minori perfezionamenti della bicicletta notati alla Mostra, ricordiamo una ruota libera a freno contropedale montabile su qualsiasi mozzo (brevetto Acnet), certi cerchi di legno resi indeformabili da una lamina di alluminio inserita nell'interno fra due strati del legno stesso, e in generale una sempre maggiore perfezione dei materiali — specie di quelli di fabbricazione nazionale, che ormai hanno emancipato il nostro Paese dalla dipendenza straniera — perfezione che si traduce in una diminuzione di peso, e in un aumento di scorrevolezza, di solidità, di sicurezza, di comodità all'uso.

Furgoncini e motofurgoncini erano pure largamente rappresentati, con tipi ispirati a criteri di praticità; così pure i motocarrozzini tanto nei tipi leggeri e aperti, da piccolo turismo, quanto in quelli pesanti, da gran turismo, presentanti tutta la confortevolezza di una vera e propria piccola vettura chiusa.

Concludendo, la 14ª Mostra Internazionale del Ciclo e del Motociclo ha confermato la vitalità e la floridezza sempre crescenti (pur

in questo periodo di crisi), della industria internazionale di questi due popolari mezzi di trasporto, e la possibilità che questi abbiano ad assumere uno sviluppo sempre maggiore nella nostra Nazione.

L'VIII Fiera del Ciclo e Motociclo a Torino.

A meno di due mesi di distanza dalla grande sagra milanese della motocicletta, Torino aprirà il giorno 4 corrente la VIII Fiera del Ciclo e del Motociclo nel magnifico Palazzo delle Belle Arti al Valentino. Fu dopo molte discussioni con tutti gli interessati e dopo la valutazione dei vantaggi e delle possibilità contrarie che il Comitato Esecutivo decise di effettuare anche quest'anno e con il maggior impegno, la Mostra.

Questa opportuna decisione non può non trovare consenzienti quanti si interessano alle sorti del motociclismo italiano ed a quello particolare del Piemonte, che anche quest'anno con una serie di manifestazioni in ogni campo di sport, si appresta a mostrare una volta ancora il suo valore e la sua alta capacità organizzativa.

Il bilancio della VIII Fiera sarà certamente vantaggioso anche questa volta sotto tutti gli aspetti, non escluso quello economico, tanto più che il Comitato ha saggiamente provveduto a contenere in giusti limiti le spese di posteggio e di addobbo, consentendo di offrire a tutti i partecipanti un dividendo forse superiore a quelli liquidati nel passato. Come è noto, infatti, gli utili della gestione della Mostra vengono ogni anno suddivisi fra i partecipanti e per la Fiera imminente verrà distribuito il 90 % degli utili. Gli organizzatori hanno portato qualche innovazione nella preparazione della Fiera. La prima è quella che riserva esclusivamente alla motocicletta (eliminando cicli e accessori) il grande salone centrale del Palazzo delle Belle Arti, in guisa da aumentare notevolmente l'interesse e il carattere motociclistico della manifestazione. La seconda sta nella esclusione dalla Fiera di quelle ditte il cui interesse è in contrasto con quello della maggioranza degli espositori, e ciò perchè la Fiera intende conservare il carattere di esclusivo contatto fra il produttore o il venditore e l'acquirente. A rendere poi più interessante e più movimentata la manifestazione il Moto Club di Torino, sede provinciale del R. M. C. I., ha provveduto a bandire un grande raduno motociclistico che sarà il quarto della serie e che anche in passato ha mostrato di essere assai apprezzato da tutti i motociclisti nazionali.

E mentre la stagione delle esposizioni si chiude con questa Fiera di Torino, la primavera batte alla porta e con essa tutte le manifestazioni che si annunciano quest'anno dense di numero e di interesse: l'industria si appresta a combatterle; i piloti sono pronti a lanciarsi; gli appassionati le attendono per assistere a battaglie vivamente contese sui monti, sulle pianure e su i vari circuiti di tutte le regioni della penisola. Le partecipazioni a prove estere, già annunciate, aumenteranno la passione di quanti hanno fiducia nel valore della nostra industria e nelle prodezze dei nostri guidatori.

Olimpiadi.

Potrà sembrare a qualcuno intempestivo parlare oggi di Olimpiadi se ancora tre anni ci separano da quella di Berlino, ma se si riflette che almeno sei Nazioni si agitano per ottenere l'organizzazione della Olimpiade 1940

e altre ipotecano la data del 1944, ponendo risolutamente la loro candidatura, si deve ammettere che l'Olimpiade ha assunto ormai una importanza che supera la sua significazione sportiva, per assumerne una veramente politica. I Governi si sono convinti che attraverso lo sport e specialmente nel corso di una Olimpiade si possono metter in evidenza, al cospetto di tutto il mondo, tutti i valori della Nazione ed è perciò che il lavoro per l'aggiudicazione delle venture manifestazioni si svolge con tanto anticipo e con tanto sforzo. Come è noto, l'Italia intende ottenere l'onore di organizzare la Olimpiade 1940 a Roma e per quanto il Giappone sia stato già designato come probabile candidato per quella stessa data, si hanno fondati motivi di ritenere che le azioni del nostro Paese siano in questo momento assai in rialzo. Molti sono gli Stati che si sentono lusingati di poter disputare in Roma i giochi olimpici, dal momento che l'Italia è oggi il Paese di cui si parla di più all'Estero per l'Uomo che la guida e per gli ordinamenti che la reggono. Ed il richiamo della Città Eterna è altro motivo per ottenere l'appoggio il giorno in cui sarà ufficialmente posta in discussione la assegnazione. Per questo scopo Roma lavora e il C. O. N. I. si preoccupa di esser già preparato, come se l'Italia fosse già prescelta, dimostrando anche in ciò come tutto si faccia da noi con cosciente e vigile preoccupazione. Il lavoro per il 1940 non ci allontana però dall'obbiettivo della Olimpiade di Berlino, dove lo sport fascista dovrà finalmente superare i risultati fin qui raggiunti dagli atleti italiani.

A Berlino l'organizzazione si svolge già con un ritmo celere e ciò prova come l'organizzazione di una Olimpiade non sia cosa da prendersi alla leggera. Già è stato nominato il Comitato di organizzazione attraverso una assemblea alla quale intervennero tutti i capi del movimento sportivo tedesco, guidati da S. E. Lewald, presidente del Comitato Olimpico germanico e del Comitato di Educazione Fisica. Il Comitato di organizzazione è composto dai rappresentanti del Comitato di Educazione Fisica, della città di Berlino, del Consiglio delle città tedesche, dell'Accademia prussiana di Belle Arti, della Camera della Industria e del Commercio, dalla Federazione bancaria, della Federazione della stampa sportiva e politica.

La 11ª Olimpiade si svolgerà nello stesso stadio previsto per la Olimpiade del 1916 che non fu organizzata, in seguito alla guerra; a questo stadio saranno apportate le modificazioni suggerite dalle più recenti esperienze. Alla cerimonia di apertura dei giuochi di Berlino sarà dato un carattere di solennità, anche superiore a quello offerto a Los Angeles. Si intende, fra l'altro, offrire una grandiosa esecuzione della nona Sinfonia di Beethoven.

Ginnastica.

Dal 30 luglio al 10 agosto Bologna ospiterà la prima preolimpionica biennale, disposta e organizzata dal C. O. N. I. il quale si è già preoccupato di mettere i singoli comitati regionali nelle migliori condizioni pratiche, allo scopo di rendere possibile la formazione delle rappresentative e la partecipazione numerosa a Bologna per poter raggiungere la finalità propagandistica che il massimo ente si propone. Per questi concetti ed in considerazione della natura e del carattere specifico della ginnastica artistica, in rapporto alle enormi differenze di valori e di potenzialità esistenti fra le forze ginnastiche delle diverse nostre regioni ed attenendosi ad una generica, ma pur precisa disposizione del C. O. N. I. che permette l'inclusione di atleti di ogni categoria nelle rappresentative regionali, la Regia Fed. Ginn. Italiana, ha ritenuto opportuno scegliere una formula che consenta ai ginnasti principianti di gareggiare, sia pure con notevole inferiorità, con il campione. Perciò è stato disposto che per le prove ginnastiche della prima preolimpionica il lavoro di preparazione e di selezione venga svolto attraverso incontri intersociali, che hanno infatti già cominciato a svolgersi con successo e soddisfazione notevoli fin dallo scorso mese e che si protrarranno fino a giugno.

I comitati regionali, sulla base degli incontri intersociali che per la serie A sono, come abbiam detto, cominciati e che per la serie B avranno inizio soltanto in aprile, sceglieranno gli elementi per formare le squadre rappresentative e nel mese di luglio il direttore tecnico regionale dovrà provvedere nel modo più opportuno e più conveniente alla messa a punto della propria squadra rappresentativa. Gli incontri potranno essere disputati non soltanto fra squadre sociali, ma anche fra rappresentative comunali e provinciali. La R. F. G. I. consiglia gli incontri interprovinciali come quelli più opportuni, perchè più rispondenti al carattere della selezione che i comitati regionali debbono effettuare. I quali comitati dovranno inviare alla preolimpionica di Bologna i sei migliori ginnasti della regione e un caposquadra, senza tener conto della categoria a cui appartengono. Quanto al programma che le rappresentative dovranno svolgere a Bologna, sarà quello stabilito per la serie A ed al quale è stata apportata una sola modifica riguardante il salto volteggio al cavallo.

Ippica.

L'anno scorso le scuderie italiane non hanno poltrito nei quartieri invernali di Milano, di Pisa e di Roma e hanno partecipato alle riunioni di galoppo sulla Costa Azzurra e a quelle di trotto di Parigi. Nei diversi convegni esse ebbero modo di distinguersi e di raccogliere qualche significativo successo. Nello scorso gennaio la fortuna non è stata altrettanto favorevole ai colori italiani sia nella corse ad ostacoli dell'ippodromo del Varo, sia nei grandi premi dell'ippodromo di Vincennes, dove i migliori trottatori attualmente allenati in Europa erano presenti.

Non è mistero per alcuno che il nostro materiale da ostacoli non può pretendere di tenere il campo contro gli esponenti delle più specializzate scuderie di oltre alpe per un

folto ordine di ragioni, che ad elencarle tutte ci vorrebbero pagine. Basti accennare alle principali e cioè alle condizioni del nostro materiale ippico prodotto e avviato soltanto alle corse piane, e alla tendenza delle nostre scuderie di passare agli ostacoli quei soggetti che non hanno possibilità e attitudini di emergere nelle prove di piano.

A Nizza soltanto Zenobie di Corbella è finita seconda in buona compagnia, mentre gli altri rappresentanti dei colori di Lorenzini, di Forlanini, di Mr. Wu, ecc., dovettero, per vincere qualche corsa, competere nella classe meno rappresentativa. Non crediamo che complessivamente la partecipazione di queste scuderie alle riunioni di Nizza e di Cannes si sia risolta in un insuccesso finanziario, ma indubbiamente non si può dire che l'allevamento italiano abbia fatto una gran brillante figura, per quanto a Cannes abbiano vinto Lattosio e Saccarosio e qualche soggetto di scuderia italiana, come Lindberg, Forlì, Fantasio e Grey Bachelor abbia trovato compratori. E non vi è da credere che il parziale insuccesso scuota i nostri proprietari e li convinca a meglio attrezzarsi per le grandi prove di ostacoli, perchè troppi anni di tentativi e di esperimenti sono stati spesi invano. Alcuni anni fa le società di corse avevano financo riserbate giornate tutte dedicate alle prove di ostacoli, ma la generosa esperienza dovette essere interrotta, perchè il materiale in allenamento non era sufficiente ad alimentare le prove e a dar parvenza, consistenza e attrattiva di gara a tutte quelle incluse nel programma di una giornata. Oggi per dar vigore a queste corse si dispongono prove per «gentlemen» allo scopo di attrarre giovani e fresche energie di appassionati che irrobustiscano la schiera dei ferventi del cavallo e che si specializzino nelle corse d'ostacoli che sono utili, se è vero che l'allevamento del puro sangue non ha limitatissime finalità di puro spettacolo a base di totalizzatore.

Hazleton, l'indimenticabile trottatore che per tre anni signoreggiò sulle piste italiane e che per due anni consecutivi prese parte al Prix d'Amérique a Vincennes, stimolò con il suo esempio le scuderie nazionali a ritentare il glorioso cammino nella speranza di rinnovarne i successi morali e finanziari. E questa volta Guy Fletcher, Net Worth, Plucky ritentarono l'occasione di vincere la bella competizione. Specialmente Guy Fletcher poteva aspirare a seguire l'orma del suo grande avversario, ma la fortuna non lo ha sostenuto. Una partenza poco felice, la disavventura di dover girare ripetutamente all'infuori di un poderoso plotone che gli ostacolava il passo anche non sempre nel modo più corretto, consentirono alla più pericolosa competitrice francese, Amazone B, di ricuperare prontamente i 25 metri di penalità assegnata al cavallo già precedentemente vittorioso di quella prova. E' certo che in un plotone meno numeroso di cavalli e con un maggior affiatamento fra i concorrenti italiani, la vittoria del nostro miglior rappresentante avrebbe potuto essere probabile. Ma dal modo come la corsa si svolse e dal vantaggio con il quale Amazone B vinse, bisogna convenire che la generosa trottatrice francese era in quel giorno nell'apogeo di una forma e di una condizione perfettissime. Guy Fletcher, Net Worth, Plucky finirono in quest'ordine dietro la giumenta vittoriosa, vicinissimi tra loro più di quanto non lo facessero presumere le possibilità differenti che separano i due ultimi nominati da Guy Fletcher, assai superiore ad essi sulla linea delle competizioni disputate in Italia.

Se il Premio d'America non fu fortunatissimo per i colori italiani, questi si misurarono in altra prova nello scorso gennaio e Plucky guadagnò il Premio di Inghilterra di 40.000 franchi e Net Worth fu secondo nel Premio Cornulier di 100.000 franchi alla sella, in un campo di quindici specialisti.

Calcio.

Dopo la sedicesima giornata del girone di andata svoltosi il 29 gennaio il Campionato italiano di divisione nazionale A vide ridotto il plotone delle squadre di testa. Inaspettatamente battuto il Napoli a Palermo e battuta dall'Ambrosiana «Inter» la Roma e dalla Juventus il Genova 1893, la nuova selezione mise in risalto le possibilità di tre squadre e precisamente quella della Juventus campione d'Italia, del Bologna e dell'Ambrosiana «Inter», le quali due ultime con ventidue punti pari seguivano a due punti la squadra che da due anni detiene lo scudetto. Quello che più ha impressionato nelle vittorie del 29 gennaio di queste tre formidabili squadre furono lo stile con il quale esse stravinsero contro gli avversari. Juventus si comportò in un modo superiore contro il Genova, il quale si oppose con un gioco di geniale fattura; l'Ambrosiana sfoggiò contro la solida barriera della Roma la suprema virtuosità della sua linea di attacco ed il Bologna infine conseguì il successo più notevole della giornata per esser riuscito ad imporsi con prepotenza su campo avversario, contro quella Lazio che pochi giorni prima

era riuscita a pareggiare sul campo del Milan, quel bizzarro undici milanese che otto giorni avanti non aveva lasciato passare la Juventus e che a Trieste per poco non pareggiava. Il comportamento delle tre squadre di testa, così vicine nel punteggio assicura un interesse ognor crescente per i successivi sviluppi del Campionato, tanto più che Napoli, Roma, Padova e Genova non appaiono fino a questo momento escluse dalla possibilità di aspirare alla conquista dell'ambito scudetto. La classifica a fine gennaio era la seguente: Divisione Nazionale A: Juventus punti 24; Bologna e Ambrosiana «Inter» p. 22; Napoli p. 20; Roma p. 19; Padova e Genova p. 18; Torino p. 17; Fiorentina p. 16; Milan e Lazio p. 15; Pro Vercelli e Triestina p. 14; Palermo p. 13; Alessandria p. 12; Casale p. 10; Bari p. 9; Pro Patria p. 6. - Divisione Nazionale B: Brescia p. 25; Livorno p. 22; Modena p. 20; Vigevanesi e Spezia p. 19; Novara p. 17; Verona e Cremonese p. 15; Atalanta p. 14; Serenissima p. 13; Sampierdarenese p. 12; Comense, Pistoiese, Legnano e Messina p. 11; Cagliari p. 9; Grion p. 9.

Goliardi sulla neve e sul ghiaccio.

Nell'ultima settimana di gennaio si sono disputati a Bardonecchia i Littoriali, la geniale manifestazione studentesca voluta fin dall'anno scorso dal segretario del Partito S. E. Achille Starace. La classifica dei Littori dell'anno XI è la seguente: G. U. F. Littori della neve: G. U. F. Torino. G. U. F. Littori del ghiaccio: G. U. F. Milano. *Sci*. Fondo 18 km.: Holzner Guglielmo (Torino). Discesa: Cobianchi Gino (Firenze). Slalom: Guarnieri Marco (Padova). Salto: Guglielmo Holzner (Torino). Combinata fondo e salto: Guglielmo Holzner (Torino). Combinata discesa e slalom: Cobianchi Gino (Firenze). Sci d'oro del Re: G. U. F. Torino. Torino 1ª squadra (Guglielmo Holzner, Lorenzo Caroni, Arturo Fè d'Ostiani). Mezzofondo femminile: Struckel Silvia (Trieste). Discesa femminile: Dreher Gabriella (Milano). *Sports del Ghiaccio:* Pattinaggio m. 500, m. 1500, m. 5000: Trovati Decio (Milano). Pattinaggio artistico maschile: Grossi Giuseppe (Torino). Pattinaggio artistico femminile: Guglielminetti Clelia (Torino). Pattinaggio artistico a coppie: Grossi Giuseppe e Guglielminetti Clelia (Torino). Hockey: G. U. F. (Milano). *Bob:* Gattorno e Spanò (Genova).

La classifica generale dei G. U. F.: 1° G.U.F. Milano: neve p. 27 (punti per i partecipanti 4), totale 31; ghiaccio p. 26 (punti partecipanti 8), totale 34; totale generale 65; 1° G. U. F. Torino: neve p. 28 (punti partecipanti 4), totale p. 32; ghiaccio p. 25 (punti partecipanti 8), totale p. 33; totale generale p. 65; 3° G.U.F. Genova: neve p. 30, ghiaccio p. 32; totale p. 62; 4° Bologna, p. 59; 5° Roma, p. 58, ecc.

Littoriali della Neve: La classifica generale dei Littoriali: 1° G. U. F. Torino: punti del fondo 120, discesa 91, slalom 60, salto 114, combinata fondo e salto 67, combinata discesa e slalom 65, Sci d'Oro del Re 309; totale p. 846; 2° G. U. F. Milano: fondo 92, discesa 39, slalom 62, combinata discesa e slalom 53, Sci d'Oro del Re 198; totale p. 444; 3° G. U. F. Genova, p. 310; 4° Roma, p. 246; 5° Bologna, p. 192, ecc.

Littoriali del Ghiaccio: 1° G. U. F. Milano: pattinaggio m. 500 p. 53, pattinaggio m. 1500 p. 56, pattinaggio m. 5000 p. 51, hockey p. 36; totale p. 196; 2° G. U. F. Torino: pattinaggio m. 500 p. 14, pattinaggio m. 1500 p. 11, pattinaggio m. 5000 p. 12, artistico individuale p. 12, hockey p. 30, bob p. 28; totale p. 107; 3° G. U. F. Genova, p. 67; 4° Bologna, p. 59; 5° Padova, p. 53, ecc.

Littoriali femminili: 1° G. U. F. Torino: gara di mezzofondo p. 12, discesa p. 18, pattinaggio artistico p. 12, a coppie p. 12; totale p. 54; 2° G. U. F. Venezia: mezzofondo p. 21, discesa p. 20; totale p. 41; 3° Trieste, p. 37; 4° Milano, p. 31; 5° Genova, p. 17.

Nel corso della settimana successiva, sempre in Piemonte, si disputarono i Campionati mondiali universitari fra i rappresentanti di Argentina, Cecoslovacchia, Columbia, Francia, Gran Bretagna, Italia, Lettonia, Lussemburgo, Norvegia, Olanda, Polonia Romania, Svizzera e Ungheria. Fu un nuovo, completo successo per i goliardi d'Italia. Infatti Aldo Borletti fu primo nella gara di discesa su 22 concorrenti, e nella combinata di discesa e slalom contro 14 avversari, Adriano Guarnieri trionfò nettamente nella gara di slalom contro 15 avversari; la signorina Silvia Strukel fu prima nella gara femminile di discesa, Guglielmo Holzner battè dopo una vivacissima lotta il norvegese Sakshang nella gara di fondo di 18 km. e Gattorno e Spanò attribuirono all'Italia la vittoria nel bob e le squadre A e B d'Italia si sono classificate ai primi due posti nella *gara staffetta* di km. 25. La squadra vincente era composta da Gallina, Barassi, Holzner, Pariani e Romanini. I campionati mondiali universitari si sono conclusi con questa classifica per nazioni: 1° *Italia* p. 91; 2° Francia p. 35; 3° Ungheria p. 20,50; 4° Norvegia p. 17; 5° alla pari Romania e Svizzera con p. 14, ecc.

La più antica Società di Canottaggio in Italia.

Scrive la Rivista *Canottaggio* essere opinione diffusa che la «Cerea» torinese, la quale compie quest'anno i 70 anni di vita, sia la più vecchia, o per lo meno fra le più anziane Società in tale ramo dello sport. Secondo la detta Rivista risulterebbe invece che la prima Società sorta in Italia, di cui si abbia conoscenza, è la «Società delle Regate sul Lago Maggiore» fondata nel 1858, e che svolse la sua attività fino al 1914. Nell'elenco dei «promotori», figurava in prima linea Massimo d'Azeglio; tra i «Soci fondatori», in numero di 60, v'erano S. A. R. la Duchessa di Genova, Benedetto Cairoli, i Conti Borromeo, Ruggero Bonghi, il Duca di Vallombrosa, i Marchesi Durazzo, il Principe Giuseppe Poniatowsky, il Marchese Spinola, il Conte Galeazzo Visconti, Sir James Hudson Ministro d'Inghilterra, il Conte di Persano e persino un ministro della Sublime Porta, Rustem Bey. La sede della Società era Belgirate.

POSTE · TELEGRAFI

Orario degli uffici postali.

L'orario per i servizi al pubblico, che deve essere osservato dagli uffici postali, salvo eccezioni stabilite dalle Direzioni, è il seguente:

Ricevitorie di 1ª classe: Orario estivo (dal 1º aprile a tutto settembre): dalle 8 alle 12 e dalle 15 alle 19; Orario invernale (dal 1º ottobre a tutto marzo): dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 19.

Ricevitorie di 2ª classe: dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 19; e *Ricevitorie di 3ª classe:* dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 16, di qualunque stagione.

L'orario del servizio telegrafico è uguale a quello del servizio postale, per le ricevitorie di 1ª e 2ª classe. Le ricevitorie di 3ª classe invece che effettuano anche il servizio telegrafico osservano l'orario dalle 9 alle 11 e dalle 15 alle 18.

Nelle domeniche e giorni festivi riconosciuti, tutti gli uffici sono aperti al pubblico dalle 9 alle 12.

Altri orari osservano invece, secondo quanto consigliano le necessità, gli uffici principali e succursali delle grandi città.

Macchine affrancatrici.

L'Amministrazione postale ha recentemente fissate nuove norme concernenti l'uso delle macchine affrancatrici.

Il numero di utenti autorizzati a fare uso di queste macchine raggiunge oggi il migliaio, di cui circa settecento con Macchine Francotyp; quasi trecento con Macchine Syma; quaranta con Macchine Hasler e tre con Macchine Universal. Milano con circa 310 macchine è la città che maggiormente ne usa; seguono Torino con 70, Genova e Roma con 60, Napoli con 32, Firenze con 27, ecc., ecc.

Possono essere affrancate a macchina le corrispondenze ordinarie, raccomandate ed assicurate, tanto per l'interno (anche quelle da recapitarsi in loco dagli utenti autorizzati), quanto per l'estero, e quelle per *espresso*, purchè sull'indirizzo sia chiaramente indicata la parola « Espresso » o « Exprès ».

Sui pieghi in forma di rotolo o comunque voluminosi è consentito applicare una striscia di carta contenente le impronte affrancatrici e l'indirizzo del destinatario.

Possono essere affrancate anche: le ricevute di ritorno, le distinte e le buste speciali per il servizio postale di riscossioni degli effetti, e i bollettini di spedizione dei pacchi per l'interno e per l'estero.

Le *buste* delle corrispondenze affrancate a macchina debbono essere di colore chiaro e preferibilmente senza intestazione, a meno che questa non sia stampata nell'angolo inferiore sinistro.

Le *impronte* affrancatrici devono essere impresse nitidamente sugli involucri con inchiostro di colore rosso vivo e in alto a destra dalla parte dell'indirizzo. *La data del bollo deve essere quella del giorno di spedizione o eccezionalmente, del giorno precedente.*

La francatura può essere completata con francobolli, ma gli oggetti così affrancati debbono essere raggruppati separatamente. Gli oggetti affrancati a macchina devono essere presentati all'ufficio postale accompagnati da un prospetto in doppio esemplare indicante la loro quantità ed il numero e l'importo delle impronte affrancatrici su di essi applicate.

Pure essendo consentito che le corrispondenze di cui trattasi, anzichè essere presentate agli uffici postali designati (anche ad Uffici secondari e Ricevitorie di Iª classe), siano imbucate nelle comuni cassette di impostazione, unitamente al relativo prospetto, in speciali buste fornite gratuitamente dalla Amministrazione, da affrancarsi con un'impronta di cent. 20. *Si rammenta che gli oggetti sciolti francati a macchina, rinvenuti eventualmente nelle buche di impostazioni non avranno corso, e saranno restituiti ai rispettivi mittenti.*

Le corrispondenze recanti le impronte imprecise, o poco chiare, o sovrapposte o con discontinuità nelle linee dei disegni, o co-

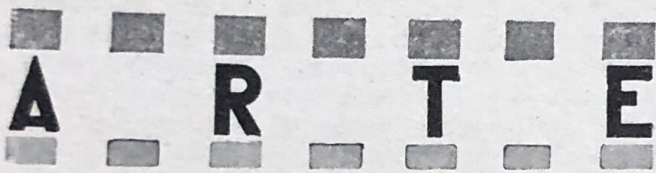
munque irregolari, sono considerate come non francate e quindi tassate. È da rilevare che dalle norme, si deve ritenere virtualmente soppressa (poichè non è ripetuta) la disposizione per la quale gli oggetti francati insufficentemente, dovevano essere restituiti all'esibitore e depennati dalla distinta. Questa disposizione che creava una incomprensibile eccezione a danno degli utenti di macchine affrancatrici, non solo era di impossibile applicazione, ma poteva anche essere causa di inconvenienti e di ritardi alle corrispondenze.

Le corrispondenze affrancate a macchina ora, come tutte le altre corrispondenze postali, se presentate con francatura insufficente hanno ugualmente corso e vengono tassate nei modi consueti.

E' concesso l'abbuono delle impronte di francature che non hanno avuto corso, purchè gli involucri di queste siano presentate, con distinta in duplice copia, il giorno stesso delle affrancature od al massimo il giorno successivo.

Tariffa dei telegrammi per l'Abissinia.

Le tasse in lire oro per ogni parola per i telegrammi diretti in *Abissinia* — Via Roma Radio o Via Eastern-Port Soudan —, sono aumentate da 1,50 a 1,60 (pari a lire carta 5,92).

Per l'Abissinia non sono ammessi telegrammi differiti, ma si possono spedire telegrammi in linguaggio convenuto (CDE).

Una esposizione della pittura ferrarese del '400 in occasione del Centenario Ariostesco.

Per la celebrazione del Centenario Ariostesco si aprirà in Ferrara una Esposizione destinata a celebrare la scuola Ferrarese del Quattrocento, che si potrebbe datare dal 1450 circa, quando s'inizia l'attività del Tura, fino a poco dopo la morte del Roberti, avvenuta nel 1496. Ma, l'Esposizione riassumerà, in termini concisi anche il periodo precedente, fino allo scorcio del sec. XIV, e riassumerà pure il periodo che seguì al fiorire dell'arte, fin verso la metà del sec. XVI.

L'essenza dell'Esposizione consisterà però nelle collezioni dei tre maestri indigeni: Cosimo Tura, Francesco Cossa, Ercole Roberti, comparsi come per miracolo nella stessa terra, nel giro di pochissimi anni.

Completeranno l'Esposizione alcuni quadri di Lorenzo Costa, Ercole Grandi, Dosso Dossi e Benvenuto Tisi; nonchè di quelli che fino a Faenza, a Reggio, a Modena e Bologna, mostrarono di conoscerne e subirne il fascino: Marco Zoppo, il faentino Scaletti, il Bonascia e soprattutto l'attraentissimo Bianchi Ferrari che deriva da Roberti e che, a titolo di gloria per sè e per la scuola di Ferrara fu maestro del Correggio.

L'Esposizione avrà luogo nel Palazzo dei Diamanti, restituito alla dignità perduta, con sapiente restauro. Di questa importante mostra diremo del resto più ampiamente in un prossimo numero.

Un Istituto per gli studi bizantini e neoellenici e un Museo storico iconografico a Ravenna.

Col prossimo anno sarà costituito in Ravenna un *Istituto di arte bizantina e neoellenica*, emanazione diretta della sezione dell'Istituto per gli studi bizantini e neoellenici. A presiedere il nuovo Istituto che raccoglierà intorno a sè i più illustri studiosi di arte bizantina, è stato designato l'On. Biagio Pace.

Organo dell'Istituto sarà la bella rivista *Felix Ravenna*. Per espresso volere del Duce, Ravenna è stata, come si sa, designata sede del Congresso di Arte bizantina che sarà convocato nel 1934.

Come è noto, il Sen. Corrado Ricci ha donato alla sua città la preziosa raccolta di documenti grafici riguardanti i monumenti e la storia di Ravenna.

Questo importante materiale è destinato a costituire il *Museo storico-iconografico-topografico di Ravenna* e avrà degna sede nella casa detta dei Traversari, edificio del tredicesimo secolo, già per questo scopo convenientemente sistemato e arredato a spese del Comune.

Nella casa dei Traversari si tennero nello scorso maggio i Corsi d'arte bizantina, che ebbero vastissima eco nel mondo degli studiosi per il valore dei docenti convenuti a Ravenna e per il numero dei partecipanti italiani e stranieri.

Il restauro di un antico palazzo Cremonese.

Per cura della locale Cassa di Risparmio, e secondo le direttive della R. Soprintendenza all'Arte della Lombardia, si è quasi ultimato a Cremona il restauro dell'antico palazzo Fodri, il quale costituisce per l'elegante architettura del cortile, per gli immaginosi fregi in terracotta, per le decorazioni dipinte uno dei più notevoli esempi della casa del Rinascimento.

Durante i lavori sono stati rinvenuti nell'interno alcuni fregi e decorazioni affrescate di notevole interesse.

Una particolare importanza avrà il cortile nella splendida rinnovata veste datagli dal restauro.

Avanzi di mura greche scoperti a Napoli.

In via Foria, durante i lavori di scavo per riparazioni sottostradali, sono stati rinvenuti avanzi di mura greche, perfettamente conservate e che hanno una grande importanza archeologica. Le mura si trovano sul lato di Porta San Gennaro, di fronte alla stazione della Metropolitana in piazza Cavour. Esse verrebbero a integrare le mura di cinta della città di Neapolis, nelle quali dovevano aprirsi almeno sei porte e di cui ne appaiono soltanto due tratti, uno a Mezzocannone e l'altro in piazza delle Mura Greche.

TRA I LIBRI

CIRCOLO FILOLOGICO MILANESE. – *Catalogo della Biblioteca.* – Vol. I, pag. 578. Milano, 1931 – Vol. II, pag. 698, Milano, 1932.

E' raro che la biblioteca di un Ente privato, tenuto in vita soltanto dai contributi dei suoi Soci, possa, nel corso di poche decine di anni, conseguire la mole e l'importanza che si desumono da questi due grossi volumi di fitta stampa. L'importanza nasce particolarmente da questo: che la quasi totalità dei libri che la compongono è entrata in biblioteca per via d'acquisti: non per aggregazione di altri fondi o di doni. E poi che gli acquisti vertevano e vertono di massima sulle pubblicazioni contemporanee, ecco che la Biblioteca del Circolo Filologico Milanese presenta un quadro schietto ed ampio della produzione libraria nell'ultimo sessantennio (il C. F. M. venne fondato nel 1872) Ampio e, naturalmente, non completo — non ci sarebbe neppure da pensarvi — ma per taluni campi ricchissimo: ad esempio la letteratura francese. Se ne ha un'idea imprecisa nello scorrere le pagine del Catalogo, che è per Autori e per ordine alfabetico; ma essa diventa evidente quando si consulti lo schedario per materie che viene conservato presso la sede del Circolo.

La biblioteca è indice della floridezza dell'istituzione, certo la maggiore d'Italia fra le consorelle, sia per il numero dei Soci, sia per il decoro della sede che si è costruita, sia per la molteplicità delle manifestazioni culturali che vi si svolgono. Ed è poi una provvidenza per chi viene ad abitare la metropoli lombarda senza avervi già un nucleo di conoscenze che lo tolga dal primo isolamento comune ai nuovi arrivati, anche là dove l'ospitalità gode giusta fama. Il Circolo Filologico è il crogiuolo in cui si fondono gli antichi e i nuovi cittadini in un ambiente di simpatica intellettualità ed esso è poi largamente ospitale verso i forestieri che per ragioni di affari o di studio o di turismo fanno nella città brevi soggiorni.

CARLO BARDESONO DI RIGRAS. – *Vocabolario Marinaresco.* – Lega Navale Italiana, Roma, 1932-XI: L. 25.

« Un vocabolario marinaresco italiano è l'elenco delle parole più pittoresche della più bella lingua del mondo, e per la sua qualità di *marinaresco* non è soltanto un'arida filza di vocaboli. Ogni parola porta con sè il respiro e la poesia del mare dov'è nata, ed anche quelle che nacquero sui banchi dei mercanti e sulle calate dei porti, tra le astuzie e le insidie dei traffici, hanno dei buoni sapori e odori di salsedine, catrame e spezie ». Così presenta l'Autore il suo lavoro, che si rivolge non già alla gente di mare, ma a quella terraiola, con lo scopo di esercitare un'efficace propaganda navale, aiutando l'ulteriore progresso di quella « coscienza marinara » che ad un paese peninsulare come il nostro è condizione prima di vita e di sviluppo. Il volume, che è stato prescelto nel concorso indetto dalla Lega Navale nel 1929, costituisce insomma una sobria e misurata enciclopedia marinaresca, corredata da utili disegni esplicativi che avremmo voluto vedere inseriti nel testo.

MARIO MARIN. – « *Na giamba* » - *Cacce nel Congo Belga.* – Pag. 272 con illustraz. f. t., rileg. tela e oro. Ed. Giacomo Agnelli, Milano, 1932-XI: L. 14.

L'A. ha trascorso quasi quattro anni nel Congo Belga come « amministratore di fattorie », ed ha potuto conoscere a fondo quelle regioni. Questo spiega perchè, riferendoci delle sue battute di caccia grossa nella grande foresta « na giamba » del Congo Belga, possa offrirci efficaci spunti descrittivi sull'ambiente naturale e sociale. Il libro si legge con molto diletto.

MASSIMO GUIDI. – *Dizionario degli Artisti Ticinesi.* – Pag. 307 con 20 tavole fuori testo. A. F. Formiggini, Roma 1932, s. i. p.

E' un elenco, compilato con dottrina e amore, di circa 750 artisti originari del Canton Ticino, con note biografiche, quasi sempre corredate da una coscienziosa bibliografia. Il repertorio, che mette in piena evidenza il magnifico contributo dato dal Canton Ticino all'arte italiana dall'epoca romanica ad oggi, riuscirà utile e gradito agli studiosi d'arte.

GIUSEPPE DE MORI. – *Vicenza nella guerra 1915-1918*. – Prefaz. di S. E. il Maresciallo d'Italia Pecori Giraldi. Pag. 724 con 250 illustraz. Ed. Giacomo Rumor, Vicenza, 1932-X: L. 30. Per i Soci del T. C. I. che ne facciano richiesta diretta all'Editore, L. 25 franco di porto.

E' interessante specialmente per chi si accinge a visitare o vuol comunque conoscere nei loro rapporti con la grande guerra, le bellissime prealpi del Vicentino. L'A. intende il fronte Vicentino in senso largo, comprendendovi quella larga fascia di monti e valli, anche appartenenti ad altre provincie, che ebbe parte nella difesa del fronte italiano verso Vicenza: dalle Prealpi verso il Garda, alla Vallarsa, al massiccio del Pasubio, con Novegno, Toraro, Campomolon, l'altipiano di Folgaria e i monti sopra Rovereto e la Val d'Adige, all'altipiano di Lavarone e di Asiago e al Grappa. Il libro illustra le posizioni e ne rievoca le vicende guerresche, mostrandoci, anche con una copiosa documentazione fotografica, lo stato del paesaggio prima e dopo la guerra. Di particolare interesse la parte che riguarda la difesa dei monumenti. L'A., già corrispondente accreditato presso il Comando Supremo, dà una completa descrizione delle operazioni che si svolsero in quella regione e le presenta nel quadro generale dell'azione tattica dell'Esercito, valendosi di numerosi documenti inediti o riservati. Nell'opera si accenna anche al Touring che nell'Episcopio di Vicenza aveva eletto il proprio centro per la distribuzione dei doni ai combattenti dal Pasubio al mare.

A. CARACCIOLO DI TORCHIAROLO. – *Sull'origine di Pollena Trocchia, ecc.* – Napoli, 1932. S. i. p.

Monografia, basata su vasta documentazione storica, sull'origine di questo paese che sorge sulle falde del versante nord-ovest del Monte Somma presso Napoli, e che potrebbe, data la sua felice situazione, godere di maggior notorietà ed essere sfruttato turisticamente.

ATTILIO RAPETTI. – *La Galleria d'arte moderna Ricci-Oddi in Piacenza*. – Pag. 154, p. l'A. in Piacenza, via Bruno, 22: L. 5.

Guida critica illustrata per la visita alla detta raccolta privata, già da noi descritta nelle *Vie d'Italia* di gennaio 1932, nella quale si annoverano, fra le altre opere di pittori dell'800, quadri del Mancini, di A. Fontanesi, del Casciaro, di T. Cremona, dell'Induno, di F. P. Michetti, di Tito, ecc.

D. UMBERTO TRAME. – *La conca dell'Alpago nelle Dolomiti orientali*. – Venezia, 1932, Libreria Emiliana Editrice, pag. 291: L 14.

Ottima e completa monografia, scritta con agilità e buon gusto, da un appassionato ammiratore e frequentatore della bella conca dolomitica, immeritatamente poco conosciuta, l'antica *Lapacum*. Utili specialmente al turista torneranno gli itinerari delle escursioni, tracciati con sagacia, le quattro tavole e la carta topografica che accompagnano il testo. Belle le 79 fotoincisioni che adornano il volume.

**Opere pubbliche*.

Questa nota rassegna mensile romana, specialmente dedicata all'edilizia, idraulica, strade, ferrovie, porti ed archeologia, ha pubblicato, per celebrare il decennale della Rivoluzione Fascista, un sontuoso numero speciale, che illustra il rinnovamento edilizio e stradale della capitale, nelle varie realizzazioni dovute al Governo, al Governatorato, agli Enti per le case popolari, ospitalieri, ecc. Detto numero, intitolato «Roma di Mussolini», curato da Giacomo di Castelnuovo, che ne stese il pregevole commento «Roma nella gloria dei secoli», ha una prefazione dell'On. E. Cingolani.

Almanacco delle Marine Mercantili, 1932-33. – Pag. 1578, rileg. tela e oro. Ed. G. B. Masovcich, Trieste, Via Coroneo, 1.

Questa opera, che si pubblica dal 1883 e che si presenta quest'anno totalmente rifatta e in veste più grande e più ricca, è particolarmente utile a coloro che hanno interesse a conoscere lo stato delle industrie marittime. La parte principale è costituita dal Registro Navi che comprende più di ventimila nominativi con numerosi dati. Viene poi la parte relativa agli Stati, la quale contiene molte notizie di carattere marinaro, industriale, commerciale, turistico, ecc. In questa seconda parte 174 pagine sono dedicate all'Italia. L'opera è compilata per la maggior parte dall'Ammiraglio Guglielmo degli Uberti.

Prof. FILIPPO TERRILE. – *La Valle di Recco*. – Genova, Ed. Carlo Mascarello, 1932: L. 4.

Recco, meno nota, perchè meno valorizzata turisticamente, delle vicine cittadine di Rapallo e Santa Margherita, dà, col torrente omonimo, nome alla pittoresca valle dove sorgono gli ameni paesi di Corticella, Avegno ed Uscio. L'A. di questa guida illustra Recco e la sua vallata dal punto di vista turistico, della storia naturale e di quella civile, con piena efficacia e forma gradevole.

Sen. Prof. ALESSANDRO LUSTIG. – *Fisiopatologia e clinica dei gas da combattimento*. – A cura dell'Istituto Sieroterapico Milanese, Milano, 1932, pag. 287: L 20.

La guerra chimica è argomento tale da interessare studiosi di chimica e di medicina ad un tempo. Il volume che il Sen. Prof. Lustig ha scritto, in collaborazione con i Dott. G. Rovida e Capitano G. Ferraloro, ricapitola l'esperienza della guerra europea e riassume quanto di più moderno si fa oggi per la prevenzione e la difesa nei riguardi dei gas, esponendo nuove vedute ed esperienze cliniche di interesse per i medici civili e militari.

Album Floristico. – Edito dal Ministero dell'Agricoltura del Brasile (Rio de Janeiro, giugno 1932, ediz. fuori commercio).

In questa pregevolissima monografia il Dott. Francisco de Assis Iglesias, Direttore del Servizio Forestale Brasiliano, descrive le principali essenze arboree caratteristiche della flora locale, dando di ciascuna di esse le caratteristiche fito-

botaniche, l'habitat, gli usi ai quali può essere adibita la pianta stessa, i suoi fiori ed i suoi frutti, il legno che se ne ricava. Trenta belle tavole a colori, espressamente compilate, illustrano le varie specie descritte.

ANNA FISCHER-DÜCKELMANN. – *La donna medico di casa.* – Torino, Editore F. Casanova e C., 1932, pag. 1052: L. 70 (Per i Soci del Touring L. 62, franco di porto).

La nota e diffusa opera della Prof. Fischer-Dückelmann, specialista di ginecologia e pediatria a Dresda, egregiamente tradotta dal Dott. C. Calza, è presentata quest'anno in nuova e moderna edizione dalla Libreria Editrice Casanova di Torino a tutte le famiglie desiderose di avere un libro prezioso da consultare in ogni evenienza della vita, per quanto ha riguardo all'igiene, alle malattie, all'allevamento dei bambini, all'alimentazione, al migliore sviluppo, fisico e morale ad un tempo, dei singoli componenti la famiglia stessa.

L'editore lo concede in vendita ai Soci del Touring, che provino tale loro qualità, al prezzo ridotto più sopra indicato.

BRUNO DUCATI. – *Grammatica pratica elementare della lingua araba letteraria moderna.* – Roma, Istituto Coloniale Fascista, 1932, pag. 85: L. 20.

Criteri di massima praticità, non disgiunti da quanto è essenziale in fatto di tecnica grammaticale e di teoria sintattica, hanno guidato il Prof. Ducati nella compilazione di questa prima grammatica, veramente italiana, della lingua araba moderna. Liberandoci dalla necessità di fare ricorso ad opere mal tradotte o rifatte su libri stranieri, e basando coraggiosamente lo studio dell'arabo sul metodo d'insegnamento avocalico, l'A. ha saputo anche, in poche pagine, 84, sistemare egregiamente le cose essenziali, dare più di 3000 vocaboli, ed esporre quel che basta di sintassi per portare lo studioso, anche se autodidatta, alla comprensione della lingua vivente, dei giornali, dei libri. L'opera è stata pubblicata grazie all'illuminata iniziativa dell'Istituto Coloniale Fascista, e servirà molto agli studiosi di colonialismo e più a chi abbia rapporti commerciali o contatti diretti con paesi di lingua araba.

**Proceeding of the twenty-third International Congress of Americanists.* – New York, 1930, pag. 944.

Il volume, che raccoglie gli atti e relazioni del Congresso svoltosi a N.Y. dal 17 al 22 settembre 1928, è ricco di contenuto vario e interessante. Problemi archeologici, etnografici, linguistici ed antropologici sull'America primitiva vi sono trattati da dotti di tutto il mondo, fra cui gli italiani G. Sergi, L. Cipriani, C. Tagliavini.

E. ROMAGNOLI. – *Regalo di Nozze.* – Genova, Bottega d'Arte Italiana, 1933. In ottavo grande, pag. 617: L. 35.

Al titolo generico, l'Autore fa seguire questa chiara specificazione: «Trattato di educazione alimentare e di economia domestica»: e con questo è detto quale sia il contenuto del libro ed anche l'arguto significato del titolo. Resta solo da aggiungere che l'Autore dimostra una preparazione veramente eccezionale nell'arte gastronomica e che il libro si può chiamare addirittura un'enciclopedia della cucina, alla quale nulla manca per renderla utile e completa.

MARY TIBALDI CHIESA. – *Leggende del Cervino.* – Milano, 1932, Ed. Hoepli, pag. 200. Legatura di lusso a colori ed argento: L. 20.

Un volume originale che, pur essendo dedicato ai ragazzi, non sarebbe fuori posto in qualsiasi biblioteca di lettura amena, molto più che, attraverso l'atmosfera della leggenda, spicca nella sua bellezza il maestoso paesaggio alpino che fa da sfondo ad ogni racconto, e si appalesano le tradizioni, le costumanze, l'intima natura dei montanari rudi e forti e le gesta dei loro eroi.

E. MIGLIORINI. – *L'Ungheria.* – Roma, 1933-XI. Ed. P. Cremonese, Vol. 30° della collezione Omnia, pag. 192: L. 6,50.

Sguardo d'insieme all'Ungheria moderna, scritto con criteri sintetici, che dà una chiara idea dei problemi politici ed etnici di questa piccola Nazione che non ha avuto dai Trattati di pace confini giusti che le permettano di vivere normalmente.

E. MIGLIORINI. – *La Val Belluna.* – Studio antropogeografico. Pubblicaz. dell'Istituto di Geografia della R. Università di Roma, 1932-XI, pag. 108.

Prendendo le mosse da una descrizione delle caratteristiche fisiche della Val Belluna l'A. passa ad esaminare gli elementi storici ed economici dell'insediamento delle popolazioni, il loro aumento dalla seconda metà del secolo XVIII ai nostri giorni, il fenomeno della emigrazione temporanea e le sue caratteristiche, la distribuzione degli abitanti ed infine l'economia pastorale e le dimore temporanee. Il volume, scritto con chiarezza e larga documentazione, è il secondo edito a cura dell'Istituto di Geografia dell'Università di Roma, diretto dal Prof. R. Almagià.

G. MARTI. – *Ruderi e monumenti nella penisola salentina.* – Lecce, 1932-X, Tip. La Modernissima, pag. 249, illustr.: L. 12.

Pregevole e dotto studio, scritto con passione da un intelligente cultore d'archeologia e d'arte, che dal 1923 al 1929 fu R. Ispettore ai Monumenti in Lecce, a difesa ed illustrazione dell'ignorato e trascurato patrimonio archeologico-artistico delle terre salentine. Di speciale interesse il preciso e completo elenco dei monumenti, ruderi ed opere d'arte dall'antichità a tutto il secolo XIX, steso per ogni località della regione, nonchè le abbondanti notizie sui principali artisti salentini, testimonianza dell'ampia e profonda cultura dell'A.

ANTONIO MORASSI. – *La Regia Pinacoteca di Brera.* – Pag. 110, 121 illustraz. — EVA TEA. – *La Pinacoteca Ambrosiana di Milano.* – Pag. 44, 52 illustraz. — GUGLIELMO PACCHIONI. – *La Regia Pinacoteca di Torino.* – Pag. 64, 90 illustraz. — Q. QUAGLIATI. – *Il Museo Nazionale di Taranto.* – Pag. 75. — GENNARO PESCE. – *Il Museo Nazionale di Napoli.* – Pag. 75 con 41 illustraz. Libreria dello Stato, Roma 1932-XI. Ogni volumetto L. 5

Sono cinque volumetti della indovinata serie «Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia», edita per cura della Direzione Generale di Antichità e Belle Arti. Essi illustrano alcune delle più importanti pinacoteche e dei più interessanti Musei dandone un breve cenno storico, una succinta descrizione, l'elenco alfabetico degli artisti e la riproduzione delle opere principali. Più sviluppato è il volume sulla R. Pinacoteca di Brera, il quale, oltre tutto, appare anche egregiamente scritto.

O. ELIA. – *Pitture murali e mosaici nel Museo Nazionale di Napoli.* – Roma, 1932-X, Libreria dello Stato, pag. 158: L. 12.

U. BIASIOLI. – *Piccola storia del popolo Argentino.* — B. RINALDI. – *Piccola storia del popolo Francese.* — A. UCCELLI. – *Gli Arabi nella storia e nella civiltà.* — G. MONACHESI. – *Piccola storia del popolo Brasiliano.* — M. ALBANI. – *Piccola storia del popolo Inglese.* — N. DALL'ARMI. – *Piccola storia del popolo Germanico.* — B. DE RITIS. – *Piccola storia del popolo Romeno.* — U. BIASIOLI. – *Piccola storia degli Stati Uniti d'America.*

Come è indicato chiaramente dai titoli, ciascuno di questi sintetici volumetti della *Biblioteca popolare di cultura*, edita da Antonio Vallardi di Milano, costituisce una monografia, redatta da competenti studiosi, sufficiente per conoscere l'essenziale sulla storia, la civiltà e la cultura delle rispettive Nazioni cui dette monografie sono dedicate.

Ogni volumetto consta di circa 150 pagine e costa L. 3.

ARIALDO DAVERIO. – *Guida del Bacino dell'Hohsand (Val Formazza).* – Pag. 124, illustr. Presso l'Autore; Sez. del C. A. I., Busto Arsizio (Varese), 1932-X: L. 6.

Descrive diligentemente il magnifico bacino dell'Hohsand, ove ha origine il Toce, e il percorso dell'ardita carrozzabile della Val Formazza, fornendo utili notizie al turista, all'alpinista, allo sciatore, per i quali la zona ha particolari attrattive.

CARLO AGRATI. – *Turismo in provincia.* – Casa Editrice Pro Familia, Milano, 1932: L. 7.

Gradevole, oltre che utile, guida spirituale, questa dell'Agrati, per chi voglia conoscere monumenti e paesi della provincia lombarda, un po' negletti forse per la loro stessa vicinanza a Milano. Pagine di storia e d'arte, aneddoti, impressioni: turismo spirituale, che conduce in escursione facile e variata attraverso i secoli. Là dove si fermano le classiche guide turistiche, ivi ti attende l'Agrati per portarti più oltre. Se è lecito esprimere un desiderio, è che in una prossima edizione figuri qualche illustrazione che riproduca i monumenti o i paesi.

Eritrea. – Cenni descrittivi per il turismo. Compilato da G. BRUNETTI e A. POLLERA, edito da A. A. & F. Cicero, Asmara. S. i. p.

Opuscolo di molta utilità per chi avesse occasione di visitare questa colonia, la quale riscuote oggi quel giusto interesse che merita, per la sua priorità nella storia della nostra espansione in Africa, per la sua importanza politica ed economica, messa in rilievo dalla recente visita di S. M. il Re, e per il suo valore turistico che spiega il successo della fortunata crociera organizzata nel novembre scorso dal nostro Sodalizio. Ad un elenco di località climatiche invernali ed estive, o di interesse turistico, aggiunge una descrizione della vita in quelle regioni, nonchè consigli pratici per il soggiorno, la caccia e le comunicazioni, che torneranno utilissimi ai visitatori occasionali, che auguriamo sempre più numerosi.

G. B. GIFUNI. – *Origini del ferragosto lucerino.* – Lucera, Ed. Pesce, 1932, pag. 70: L. 4.

G. GANDI. – *Antiche e caratteristiche trattorie fiorentine.* – Firenze, s. a. Pag. 146: L. 5.

Almanacco dei Collegi d'Italia. – Supplemento alla « Rivista illustrata dei Collegi d'Italia », Via Amedei 5, Milano, edizione 1932: L. 35 (per i Soci del Touring: L. 20).

Comprende cenni storici e illustrativi dei R. Convitti Nazionali e dei vari collegi laici e dati sull'ordinamento dell'istruzione media in vari Stati europei ed extra-europei. Segue infine una completa rassegna, divisa per regioni e provincie, di tutti i Collegi d'Italia.

OLIVIERO RONCHI. – *Guide de Padoue, avec un aperçu sur ses environs et le plan de la ville.* – Pag. 143, con illustraz., Istituto Veneto d'Arti Grafiche, Padova, 1932: L. 8.

Statistica dei Soci al 31 gennaio 1933-XI.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 gennaio 1933		N. 121 718
Soci annuali per il 1933 iscritti alla stessa data		» 5 630
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1932	N. 211 073	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° al 31 gennaio 1933	» 1 757	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 gennaio 1933	» 9 712	» 222 542
Totale Soci		N. 349 890
Presumibili rinnovi Soci annuali già iscritti nel 1932 che non pagarono ancora la quota del 1933 e presumibili nuove iscrizioni		» 57 000
Totale Soci		N. 406 890

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Stampa: Testo: Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100. Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

LA PRODUZIONE

DI ANELLI
SEMI-PNEUMATIC
HUTCHINSON

PUO' SODDISFARE TUTTE LE ESIGENZE • UN ANELLO PER OGNI TIPO DI AUTOMEZZO • INDUSTRIALI, IMPRESE DI TRASPORTI, GARAGISTI, REALIZZERETE FORTI ECONOMIE, MONTANDO

ANELLI
SEMI-PNEUMATIC
HUTCHINSON

IT. INDUSTRIA GOMMA & HUTCHINSON - MILANO

La sigaretta
di gran classe
di squisito aroma
di delizioso gusto

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80